N° 251. — 6e Année
(Tous les Vendredis)
3 Juillet 1903.

Numéro exceptionnel : 40 centimes
28 PAGES, 100 PHOTOGRAPHIES,
UN HORS TEXTE

LA VIE AU GRAND AIR

La Coupe Gordon-Bennet

KODAK

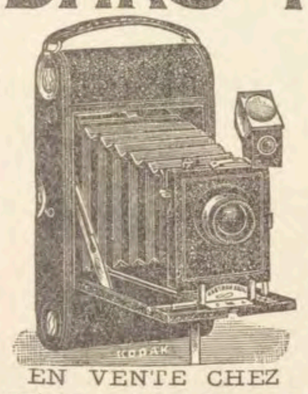
LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

LES KODAKS PLIANTS

LE PLIANT N° 0
CLICHÉS 4 × 6 ½ c/m **33 frs**

LE PLIANT N° 1
CLICHÉS 6 × 9 c/m **53 frs**

LE PLIANT N° 1A
CLICHÉS 7 × 11 c/m **63 frs**



LE PLIANT N° 3
CLICHÉS 8 × 10½ c/m **91 frs 50**

LE PLIANT N° 3
AVEC OBTURATEUR AUTOMATIQUE
BAUSCH & LOMB **124 frs**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE (I) ET DU RÈGLEMENT DU CONCOURS KODAK

EN VENTE CHEZ

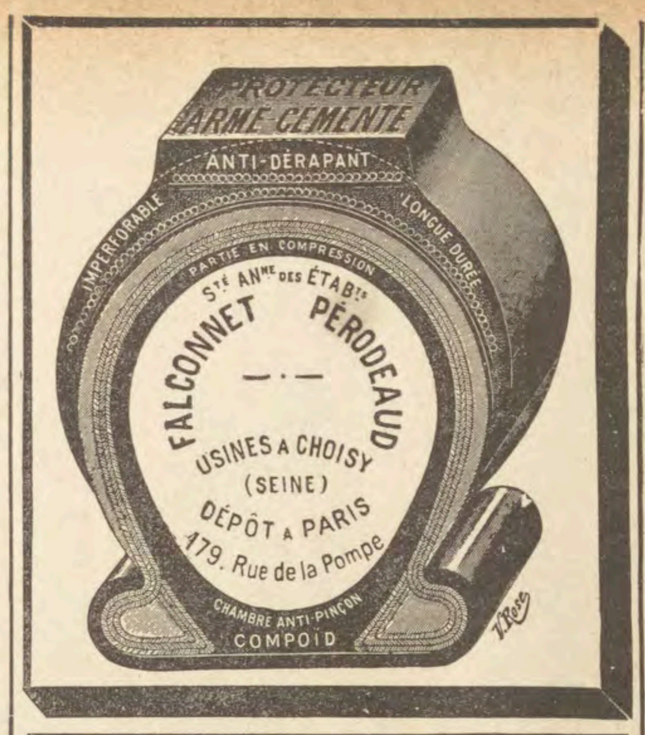
EASTMAN KODAK

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques.
REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK



PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

VOITURES & VOITURETTES

PROSPER LAMBERT

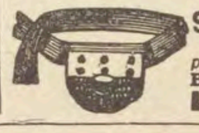
Téléphone — Téléphone

VOITURETTE Modèle 1903

VOITURETTE 7 chev., régul. sur admission, transmission à la cardan, 3 vitesses, marche arrière. 400 kil., châssis acier U. Carrosserie 2 places. Prix : **3.800 fr.**

USINE & MAGASINS : 18, route de Cherbourg, Nanterre

CADEAU
PRIME À TOUT ACHETEUR
et Envoi Gratis et Franco du Nouvel Album illustré du
Gd COMPTOIR NATIONAL d'HORLOGERIE
de BESANÇON (Doubs) - E. DUPAS, Directeur.
La plus importante Fabrique de Montres, Pendules et Bijouterie.
Chronomètre "*LA NATIONALE*" 25 fr.
PRÉCISION ABSOLUE. GARANTIE 10 ANS



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

MOTEURS

à Gaz
à Gaz pauvre
à Pétrole
à Essence
à Alcool

Paris 1900, Hors Concours, Membre du Jury { ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Société Anonyme des Automobiles

MOTOBLOC

Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTIDE

PEINTURE SPÉCIALE
pour Automobiles et Cycles

La Pastorine

LA PLUS ANCIENNE PEINTURE ÉMAIL

HORS CONCOURS, Exposition Univers. 1889-1900
MEMBRE DU JURY, Exposition Univers. Lille 1902

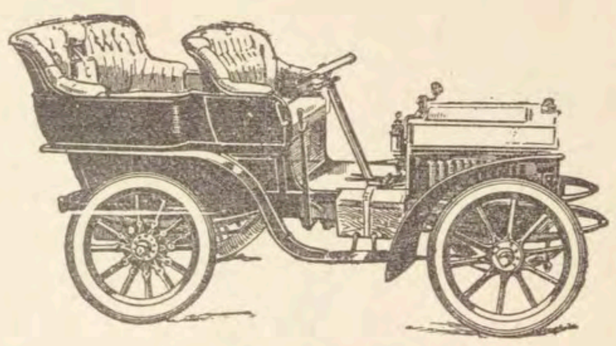
En Vente chez tous les Marchands de couleurs

AMATEURS PHOTOGRAPHES
demandez
PLAQUES, PAPIERS
GUILLEMINOT
PRODUITS
6, rue Choron
PARIS

VOITURES AUTOMOBILES
de 6, 8, 10 & 12 chevaux
TRANSFORMATION des MOTEURS

MOTEURS *à 1 & 2 cylindres*
à ailettes & à eau
pour MOTOCYCLETTES & VOITURES

H. DECKERT & Cie, 20, Rue Bacon, PARIS (XVIIe Arr.)



PHAÉTON ÉDOUARD VII

H. VEDRINE & Cie
Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)
Téléphone : 562-62

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

NOUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg PARIS

20 RUE BRUNEL **PARIS-GARAGE** TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur **GARDNER-SERPOLLET** Neuves & d'Occasion, livrables de suite
Voiture de DIETRICH, Licence T. M.
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

AVIS AUX ADROITS CHASSEURS
Plus de ratés avec les Douilles à la Marque "LA MASCOTTE"

Lire MUSICA

Lire "**FEMINA**" LA REVUE IDÉALE *De la Femme et de la Jeune Fille*

ROULEZ SUR **GROS PNEUS CONTINENTAL** DE 100m/m SUR JANTES DE 90m/m

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

Paris.	Un an.	14 fr.
Départements.	—	15 fr.
Etranger	—	20 fr.

3 Juillet 1903. — N° 251.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

Pages de Couverture, la ligne. .	1 fr. 50
La Page	600 fr.
Encartage.	500 fr.

(Cliché J. Beau)

M. PIERRE DE CRAWHEZ, VAINQUEUR DU CIRCUIT DES ARDENNES

Le Circuit des Ardennes, qui fut disputé pour la première fois en 1902, vient d'être gagné cette année par l'excellent sportsman, Pierre de Crawhez, créateur et organisateur de l'épreuve. La performance du baron Pierre de Crawhez est particulièrement remarquable; il a couvert, en effet, les 512 kilomètres du Circuit en 5 h. 52 m. 7 s. 3/5, menant sa voiture avec une audace qui n'excluait pas la prudence.

(Voiture Panhard et Levassor. *Pneumatiques* Michelin.*)*

(Voir l'article pages 436 et suiv.)

A nos Lecteurs

Nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs que nous venons de nous assurer la collaboration de M. J. **Miral**, *dont la compétence en matière sportive est indiscutable.*

M. J. Miral *vient s'ajouter à la série des collaborateurs de la* Vie au Grand Air *groupés sous la direction de notre rédacteur en chef* **MARCEL VIOLLETTE** *et qui comprend :*

MM. Georges Prade	Automobile.
Ernest Mousset	Cyclisme.
Franc Picard	Hippisme.
François Peyrey	Aérostation.
Paul Mégnin	Élevage
F. Fos	Sports athlétiques.
Fioravanti	Lutte et Boxe.
Louis Perrée	Escrime.
André Foucault	Football.
Edmond Magnez	Aviron.
Henri Philippe	Yachting.
Georges Moebs	Natation.
Paul de Bart	Chasse et Pêche.
Paul Manoury	Tir.
Ch.-A. Voigt	Lawn-tennis.
Lucien Tignol	Alpinisme.
J. de Fourvières	Pelote Basque
Count Reddeer	Billard.

Carlo Bourlet, André Chaignon, Paul Champ, Edmond Char, Emile Chêne, Miriam Coats, Robert Coquelle, Henri Coupin, Paul Diffloth, Dr Helme, H. Kapferer, G. de Lafreté, Abel Léveillé, Marcel L'Heureux, J. Miral, Berthe de Nyse, Maurice Ravidat, Paul Sarrey, Ch. Tampier, H. de Vèze, Voulquin, etc., etc.

Secrétaire de la Rédaction : M. **Georges Berg**.

Nous avons l'honneur d'informer nos lecteurs, de même que les Sociétés de courses et organisateurs d'épreuves sportives que les seuls photographes officiels de la Vie au Grand Air *sont* MM. **Georges Delton** *et* **Simons**.

Ces derniers ont seuls qualité pour se présenter au nom de la Vie au Grand Air, *et nous prions toutes les personnes avec lesquelles nous nous trouvons en rapport de leur réserver bon accueil.*

Dans les cas où nous serions obligés de déléguer un autre photographe, celui-ci sera porteur d'une lettre l'accréditant spécialement, pour chaque épreuve, auprès des organisateurs.

Concours Nos 1 et 2

Nous publierons les résultats des Concours N° 1 (Coupe Gordon-Bennett) et N° 2 (Tour de France), dès que nous connaîtrons le classement officiel de ces deux épreuves.

Avis aux Photographes

AINSI que nous l'avons fait pour les grandes épreuves précédentes, nous prions tous les amateurs photographes qui auront pris des clichés se rapportant à la Course cycliste du Tour de France de nous communiquer ou de nous adresser le soir même ces clichés. Toutes les épreuves insérées seront payées cinq francs à leur auteur, et tous les clichés leur seront fidèlement rendus.

Les Éditeurs.

Au départ.
Un groupe de gracieuses sportswomen assistant au départ des concurrents.

L'AUTODROME IDÉAL

LE CIRCUIT DES ARDENNES

Si le Circuit des Ardennes fut en 1902 un gros succès, il fut, cette année, un véritable triomphe pour celui qui en eut l'idée et en conçut si admirablement l'organisation, le baron Pierre de Crawhez. C'est, en effet, à l'organisateur même de l'épreuve que revint la victoire.

Avant le départ de la catégorie motocyclettes.

Avant de dire ce qu'a été le Circuit de 1903, rappelons en quelques lignes l'histoire de celui de l'année dernière, qui se disputait pour la première fois.

On a encore présent à la mémoire la lutte splendide qu'engagèrent entre eux Gabriel et Jarrott sur sa 70-chevaux Panhard et Levassor, et de laquelle ce dernier finit par sortir vainqueur, couvrant les 512 kilom. sans neutralisation du parcours en 5 h. 53 m. 39 s. 3/5, soit à une moyenne de 86 kil. 700 à l'heure, ce qui était coquet pour l'époque.

Rigolly, sur Gobron-Brillié, enlevait brillamment la catégorie voitures légères en 6 h. 42 m. tandis que la catégorie voiturettes revenait à Corre en 9 h. 34 m.

Tels furent les vainqueurs de l'épreuve de 1902.

Voyons ce que fut l'épreuve de 1903.

Cette année, toutes nos grandes marques étaient représentées au Circuit, ce qui rendait la compétition plus intéressante encore. On avait gardé un excellent souvenir de cette course si originale et pour ainsi dire unique, et tout le monde s'y était donné rendez-vous.

L'Automobile-Club de Belgique, organisateur de l'épreuve, n'avait rien négligé pour assurer une réception parfaite à ses

Demester, vainqueur de la catégorie motocyclettes, s'apprête à partir.

Girardot au virage de Bastogne.

De Crawhez à son cinquième virage.

Le Blon virant à toute allure.

invités. C'est ainsi que nous reçûmes un billet de logement, ainsi conçu, et qui rappelle ceux remis par l'autorité militaire aux soldats en campagne :

Automobile-Club de Belgique
5, place Royale - Bruxelles

Bruxelles, 18 juin 1903

Le Président de la Commission de tourisme de l'Automobile-Club de Belgique, soussigné, déclare que M. le Représentant de la *Vie au Grand Air* passera gratuitement la nuit du 21 au 22 juin 1903, chez M. Ronquin, Grand' Rue, qui voudra bien mettre le porteur en possession de ses chambres sur simple présentation de la présente.

Le Président de la Commission de Tourisme,
HANSEZ.

Bien que le Circuit des Ardennes ne mesure que 512 kilomètres, distance évidemment pas comparable à celle d'un Paris-Berlin ou d'un Paris-Vienne, il n'en constitue pas moins une véritable course de grand fond. De plus, la route est absolument idéale. Sur un losange irrégulier de routes dont les quatre sommets sont Bastogne, Longlier, Halay-la-Neuve, et le carrefour d'Arlon, on trouve 85 kil. 400 de route admirable et, sauf en un point ou deux, droite et large, et dont les virages, à l'exception de trois, ne demandent qu'un peu d'attention de la part des conducteurs. C'est en un mot un véritable autodrome, qui offre aux coureurs 512 kilomètres de belle route, sans village neutralisé, sans caniveau, ni passage à niveau, et qui reste en même temps la vraie route, avec ses besoins et ses nécessités, hors de laquelle la course cesse d'être un enseignement, le meilleur et le plus sûr des enseignements pratiques.

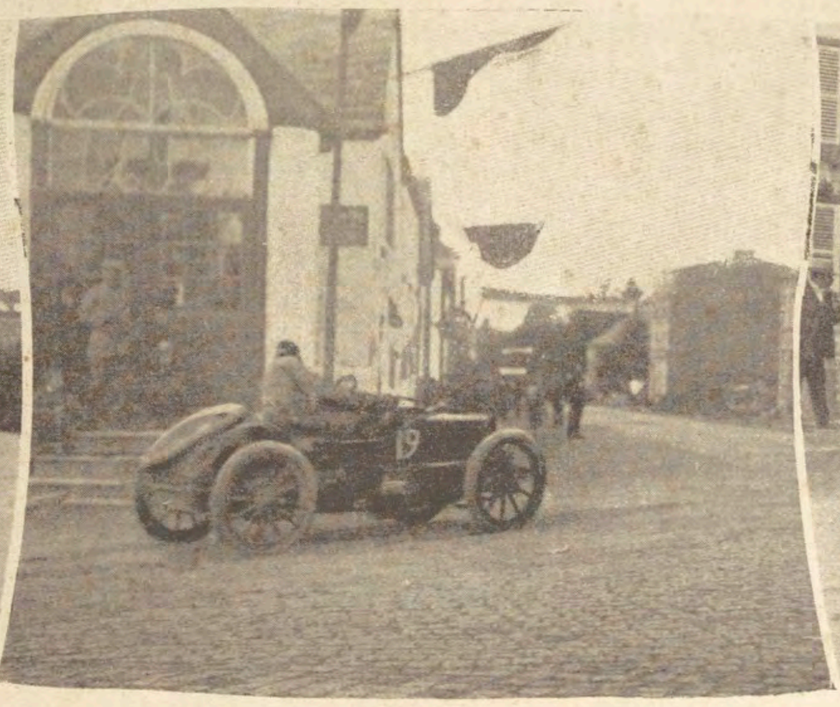
Comment le motocyclettiste transporte son essence en course.

L'épreuve, cette année, était répartie sur deux journées. Le premier jour était réservé aux voitures et aux voitures légères; le second aux voiturettes, aux motocycles et aux motocyclettes.

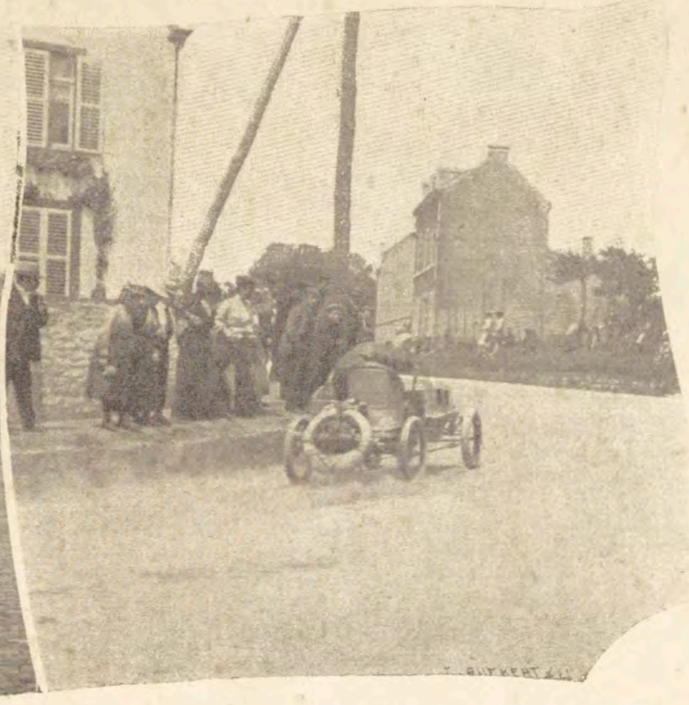
Les voitures et voitures légères faisaient six fois le tour du Circuit, soit 512 kilomètres; les voiturettes, motocycles et motocyclettes, 298 kilomètres seulement.

Comme nous le disons en tête de cet article, le Circuit fut gagné, cette année, par le baron Pierre de Crawhez, sur Panhard et Levassor, après avoir couvert la distance en 5 h. 52 m. 7 s. 3/5 et sans jamais avoir été inquiété, si ce n'est peut-être au premier tour par Vanderbilt. Une belle performance de plus à l'actif du baron de Crawhez, qui avait déjà dans Paris-Madrid accompli le parcours Paris-Bordeaux en 5 h. 53 m. 7 s. 3/5 sur la même voiture que celle du Circuit. La seconde place est revenue à l'éternel second. Il s'agit évidemment de Girardot, dont la voiture a fait preuve d'une régularité de marche vraiment remarquable, et, bien que n'ayant qu'un moteur de 40 chevaux, a parcouru les 512 kilom., dans le temps splendide de 6 h. 12 m. 11 s. 4/5. De

Lanfranchi sur la route!

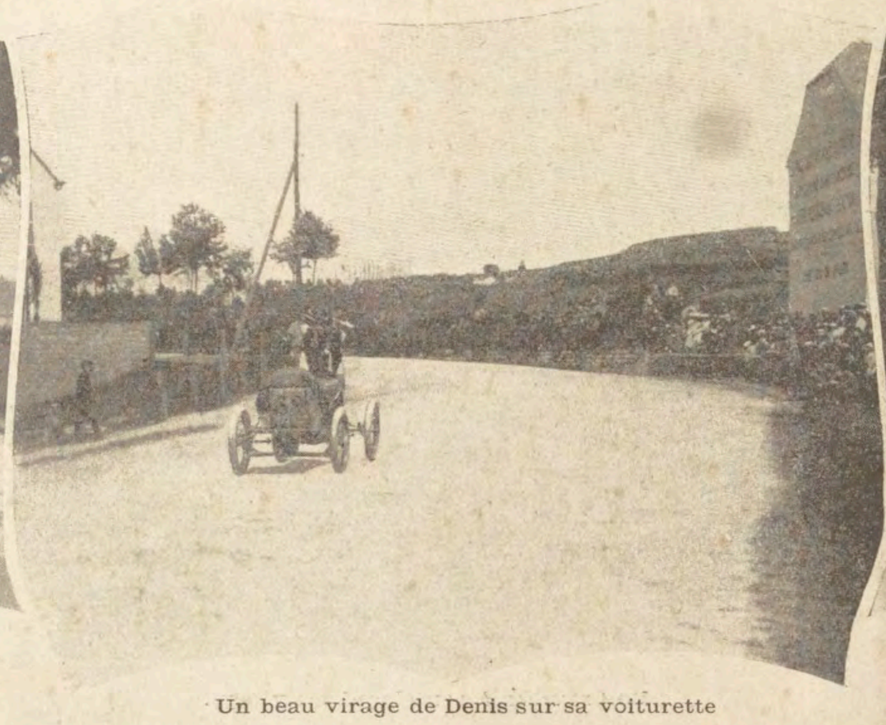


Van de Poële, virant à la corde... pardon, au trottoir!



Wagner, le vainqueur de la catégorie voiturettes, au premier virage.

Journu sur la route.



Un beau virage de Denis sur sa voiturette

D'Aubignosc dans sa plus grande vitesse.

Brou, sur sa Dietrich, a fait une fort jolie course qui le classe comme conducteur et tient la voiture au rang où la classa son succès de Paris-Bordeaux. Jarrott a été mis hors de course par ses pneus. Le Blon, sur sa Serpollet, n'est venu qu'à quelques minutes du but.

Signalons en passant l'accident survenu à Terry. Ayant mal pris un virage, il fit sortir de la route sa voiture qui alla verser dans un champ. Le chauffeur et le mécanicien sortirent indemnes de la chute, et je ris encore en songeant à l'accueil que leur fit la propriétaire du champ où ils versèrent. « Ah ! diable, diable, c'est ainsi que vous venez vous «épandre» dans mon champ pourvu que vous n'alliez point gâter mes avoines ! » Mais, brave cœur néanmoins, elle leur offrit l'hospitalité dont ils n'abusèrent point, d'ailleurs.

Pour la seconde journée, le départ des concurrents était donné à Arlon, et non plus à Bastogne. Arlon voulait aussi sa course, les organisateurs du Circuit la lui donnèrent à la satisfaction de tous.

Dans la catégorie voiturettes, deux Darracq sont parties et toutes deux sont arrivées en tête : Wagner avec la première et Villemain avec la seconde ; le premier dans un temps excellent qui présuppose près de 70 de moyenne.

Les voiturettes Ader classées sont en bon rang, cela confirme l'impression de régularité qu'elles donnèrent dans Paris-Bordeaux.

La course de motocyclettes a été chaudement disputée. La première place est revenue de brillante façon à Demester, qui, sur sa Griffon, a couvert les 272 kilom. en moins de cinq heures, sur un parcours fort dur. Derrière la marque française victorieuse arrivent deux motocyclettes belges : la Red Star et l'Antoine, qui se tiennent à une minute, puis Momo sur Peugeot, etc.

C'est, en un mot, la consécration de la motocyclette qui vient de nous donner une fois de plus des preuves de son endurance et de sa régularité.

Tel a été le Circuit de 1903, c'est-à-dire un triomphe de plus pour notre industrie française. Et maintenant, à l'année prochaine.

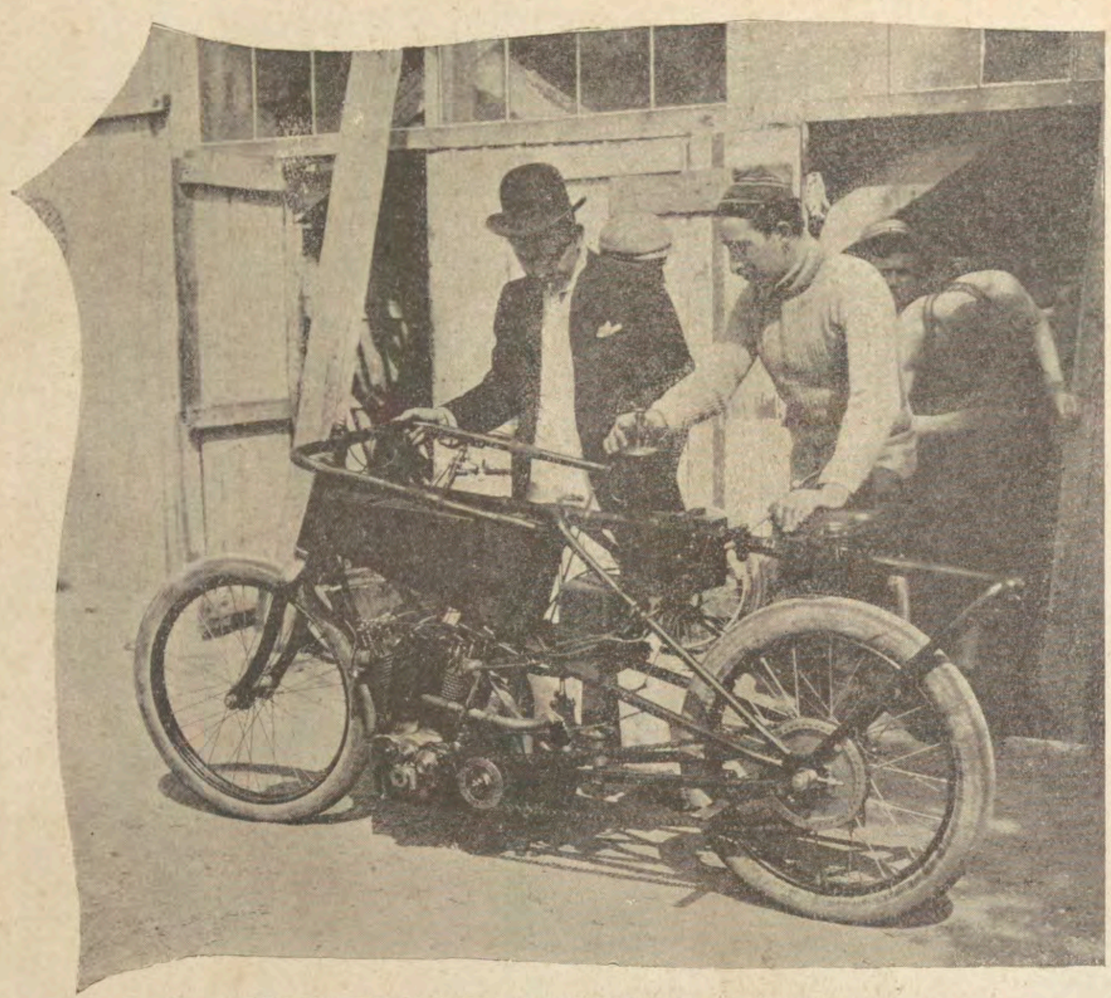
GEORGES PRADE.

(Clichés J. Beau).

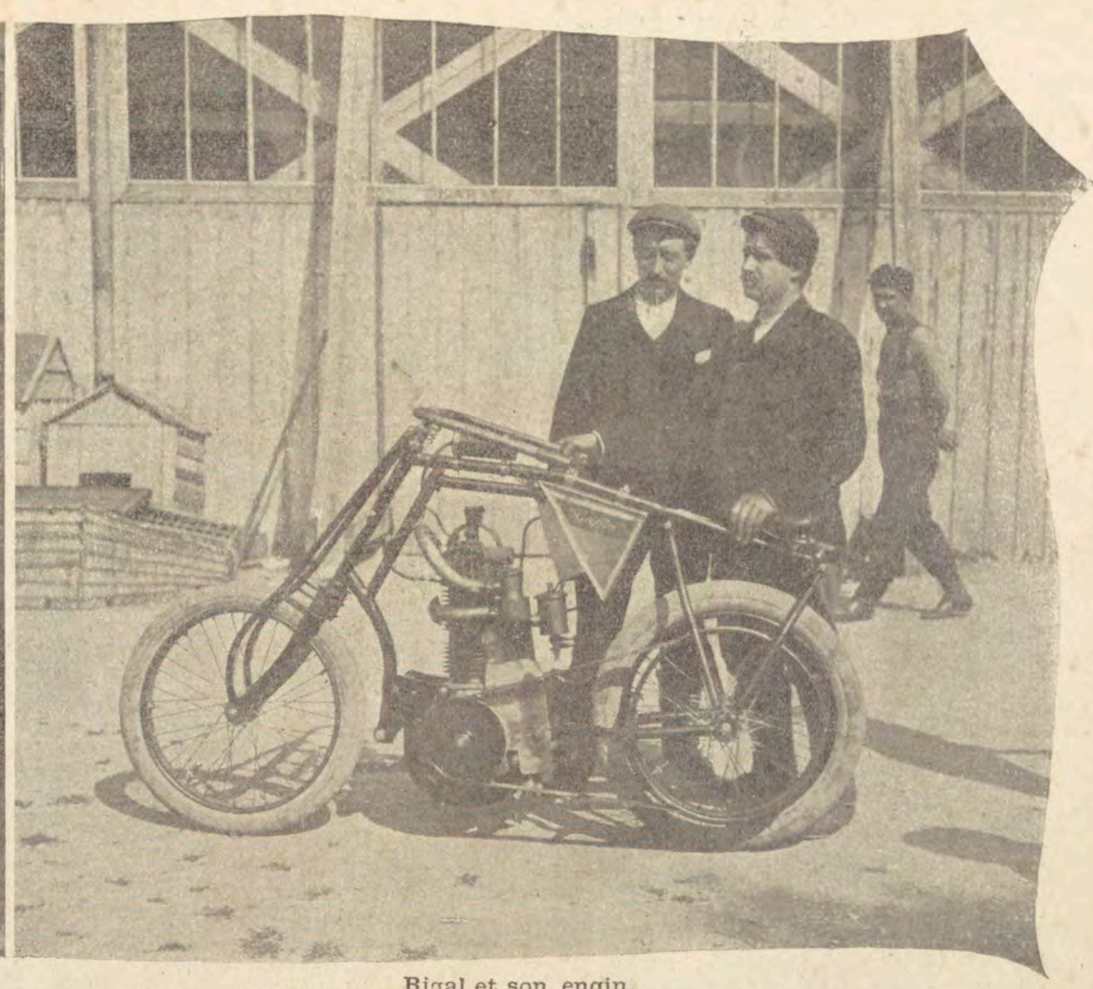
Le Baron Pierre de Crawhez, vainqueur du Circuit des Ardennes, à son arrivée à Bastogne.

Le Blon, à son arrivée à Bastogne.

Girardot, second du Circuit des Ardennes, à son arrivée à Bastogne.



Maurice Fournier et sa motocyclette à 4 cylindres.



Rigal et son engin.
Il n'a qu'un cylindre, mais quel cylindre !

De Boulogne à Neuilly

Nous n'avons, pour ainsi dire, pas eu de printemps, et ce n'est guère que le 22 juin, juste à la date de l'ouverture officielle de l'Été, que le soleil a enfin daigné faire sa première apparition sérieuse, mais aussi il s'est rudement rattrapé depuis et s'est livré avec une prodigalité vraiment excessive.

C'est par une journée sénégalienne que s'est déroulée la réunion de dimanche dernier au Parc des Princes.

Au point de vue du sport, la réunion a été très panachée, et, par une contradiction qui n'est pas rare, la partie sur laquelle on comptait le moins a fort bien réussi, tandis que celle qui constituait le clou de la journée a piteusement échoué.

Je veux parler du match à motocyclette de Maurice Fournier contre Rigal, qui avait sur les affiches l'honneur de la grande vedette. Après s'être passés et repassés à tour de rôle plusieurs fois, Fournier a pris la tête au dernier virage pour gagner par plusieurs longueurs. Quoique les machines fussent munies de moteurs formidables de 22 chevaux, la vitesse n'a pas été fameuse et les records n'ont jamais été en péril.

La course scratch a causé une seconde déception. Au dernier virage, dans la finale, Kimble et Jacquelin, qui se surveillaient et s'étaient laissé mettre en assez mauvaise position, commencèrent leur effort, mais ce fut un troisième larron, Jue, qui décrocha la timbale. Le jeune Jacquelin, étant tombé sans mal au dernier virage, gêna son frère qui dut s'arrêter, tandis que Jue, qui s'était échappé, filait loin devant, poursuivi, mais trop tard, par Kimble.

Remarqué autour des balustrades, dimanche dernier, au Parc des Princes : M. et Mme Casimir-Perier et leur fils.

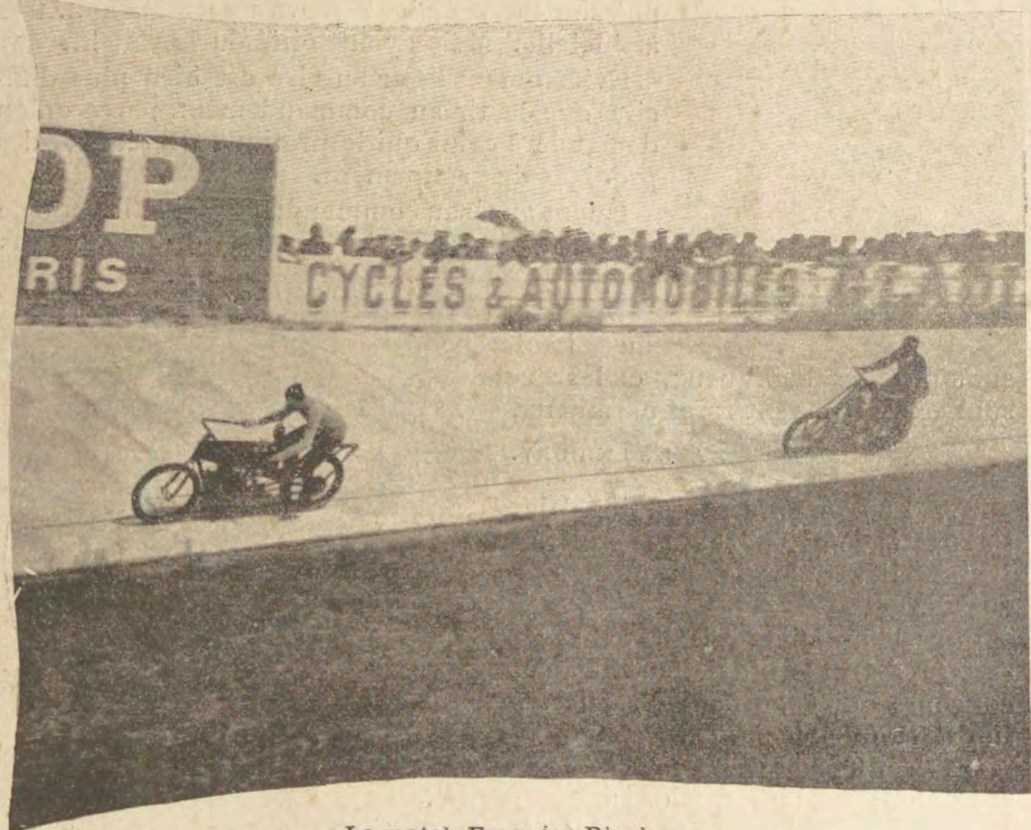
Le handicap de 5 kilomètres a réuni 35 partants. C'était vraiment amusant de voir tous ces coureurs, dont le plus favorisé recevait jusqu'à 500 mètres d'avance, échelonnés sur cette grande piste. Il se forma bientôt trois groupes distincts, et les quatre limitmen, qui s'étaient bien entendus, arrivaient sans être inquiétés.

Danglard a brillamment gagné la course de motocyclettes, battant le temps de Fournier par 30 sec.

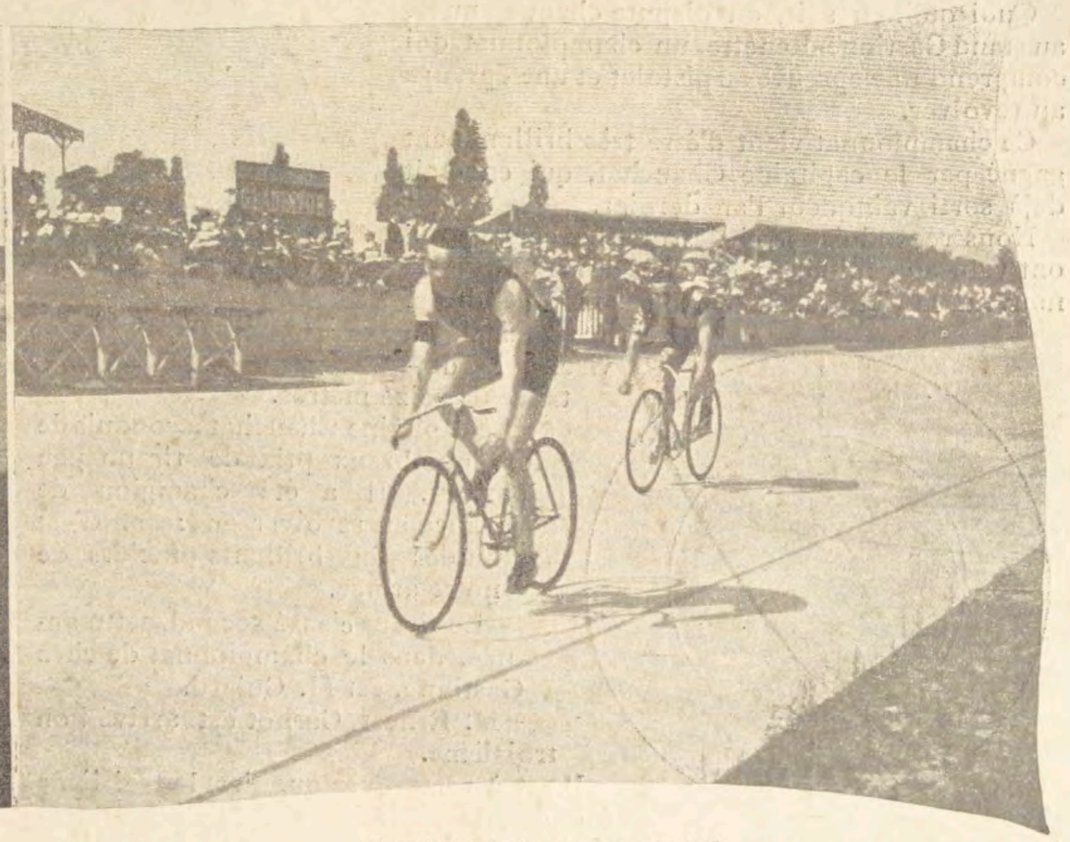
Très intéressante fut la course avec entraîneurs de 30 kilomètres, qui réunit 8 partants, chiffre encore inconnu. On craignait que l'encombrement de ces seize machines n'amenât un accident. Il n'en fut rien. Tout se passa pour le mieux et le courageux Gougoltz arriva facilement premier devant Barraquin et René.

Pour terminer, Bouhours s'est mis en piste et s'est adjugé les records arrêtés du kilomètre en 1 m. 2 s. 3/5 ; du mille en 1 m. 30 s. 4/5, et enfin des 6, 8 et 10 kilomètres, qu'il couvrait en 8 m. 1 s. 4/5, battant le temps de Contenet par 3 secondes.

Décidément notre vieux champion semble s'améliorer chaque année. C'est le Médinger des courses de demi-fond.



Le match Fournier-Rigal.
Les deux concurrents dans le virage



L'arrivée de la course scratch.
Jue bat Kimble et Gentel dans l'ordre.

(Cl. au magnésium.)

A la réunion de nuit de Buffalo. — Le départ du match Meyers-Major Taylor.

La réunion de dimanche dernier a eu un précédent à Buffalo jeudi, où le match Meyers-Major Taylor était attendu avec une grande impatience, mais il a causé une déception complète.

Meyers a gagné les deux manches, mais dans des circonstances qui laissent sans solution la question de supériorité actuelle entre les deux rivaux.

La course avait lieu avec un tandem entraîneur, qui devait s'arrêter au dernier tour, laissant les deux coureurs seuls. Il n'en fut rien et en démarrant de la seconde position, Meyers passa si près de Major Taylor que, dans la première manche, celui-ci dut s'arrêter, et dans la seconde il perdit contact par quatre à cinq longueurs, dont il rattrapa la plus grande partie dans un effort extraordinaire. Il arriva à une longueur de Meyers, qui a fait d'ailleurs une course splendide, battant le record du monde des 300 mètres en 17 s. 3/5. Il faut espérer qu'une nouvelle rencontre plus régulière permettra de mieux comparer les deux illustres rivaux.

ERNEST MOUSSET.

Championnat au Pistolet et au Revolver

CONNAISSEZ-VOUS vos classiques sportifs?...
Si oui, vous n'ignorez pas ce sixain :

Le tir au pistolet,
C'est très difficile,
Mais c'est plus coquet,
Foi de tireur habile,
Et c'est bien plus beau
Que le tir au flingot!...

On a dit aussi que le fusil pouvait être comparé au piano, et le pistolet au violon. Dans ce cas, l'arc serait comparé, lui, au... violoncelle!...

Quoi qu'il en soit, on dispute chaque année, au stand Gastinne-Renette, un championnat qui comprend une épreuve au pistolet et une épreuve au revolver.

Ce championnat vient d'être très brillamment gagné par le capitaine Chauchat, qui en était déjà sorti vainqueur l'an dernier.

Nous reproduisons ci-dessous les cartons qui ont valu au capitaine Chauchat de remporter de nouveau la victoire. Ces cartons sont splendides.

Le capitaine Chauchat, champion au pistolet et au revolver.

Le tir se faisait au visé, à la distance de seize mètres.

Le capitaine Chauchat a conquis de fort nombreux prix de tir un peu partout. Il a été champion de France au revolver en 1900. C'est un des plus brillants officiers de notre armée.

Le tireur classé second, cette année, dans le championnat de chez Gastinne, est M. Guiard.

M. Ernest Carnot est arrivé bon troisième.

Il est à remarquer que c'est la troisième fois que le capitaine Chauchat gagne le challenge de Gastinne. L'objet d'art devient donc sa propriété définitive, et ses concurrents mêmes en sont fort heureux, car ils apprécient tous les grandes qualités de ce vaillant sportsman, très loyal et excellent camarade.

Selon la tradition, le concours comprenait des épreuves au visé et au commandement, dotées de prix spéciaux. Cette année, on a peu tiré au commandement. Pourquoi? Question de goût, sans doute! Peut-être la mode va-t-elle revenir au tir paisible du visé. Cela ne serait pas surprenant, car elle n'est faite que de "rééditions".

Le tir au visé a, d'ailleurs, son charme, bien que des fantaisistes l'aient irrespectueusement comparé à la pêche à la ligne. Ici, pourtant, la seule ligne à prendre est la ligne... de mire, et le poisson est remplacé par... une mouche... très artificielle. Mais ayons pitié du lecteur!...

Évidemment le tir au visé est bien plus difficile que le tir au commandement, parce qu'on demande à celui qui le pratique de réaliser des prodiges de groupement.

Quant au tir au commandement, il a l'avantage de bien préparer au duel, mais on ne doit pas songer qu'au duel...

Du reste, les tireurs au pistolet ne sont pas des belliqueux, et les duels sont excessivement rares parmi eux,

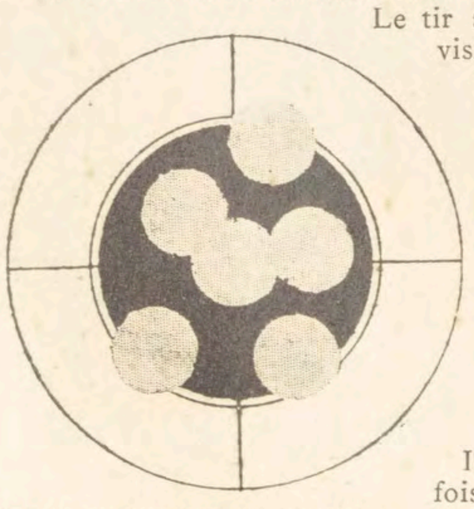
PAUL MANOURY.

P. S.— Le concours international de tir anglais commencera le 11 juillet. Il aura lieu, selon la coutume, à Bisley.

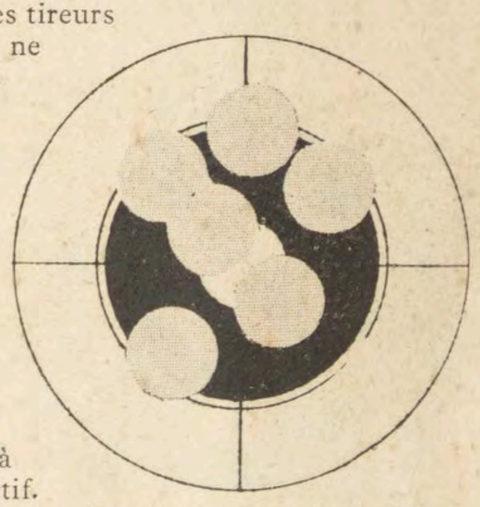
Pour la première fois, la France sera représentée officiellement à ce concours qui est organisé par la *National Rifle Association.*

On voit que les tireurs commencent à faire aussi de l'internationalisme sportif.

P. M.



Carton au revolver du capitaine Chauchat.



Carton au pistolet du capitaine Chauchat.

Le pont d'Athy que traverseront les concurrents avant d'arriver au contrôle.

NOTRE DERBY

La Coupe Gordon-Bennett

Nous voici à la veille non pas peut-être de la plus grande course, mais bien certainement de la plus grande épreuve commerciale de l'année. C'est, disions-nous ces jours derniers, la première fois que la Coupe Gordon-Bennett répond au vœu de son fondateur et qu'elle s'annonce comme le véritable critérium de la vente internationale. Que sera-t-elle comme résultat? Nul ne peut le dire encore, mais il est certain que le monde automobile tout entier a, cette année, les yeux fixés sur l'Irlande où va se courir le championnat incontestable de notre monde.

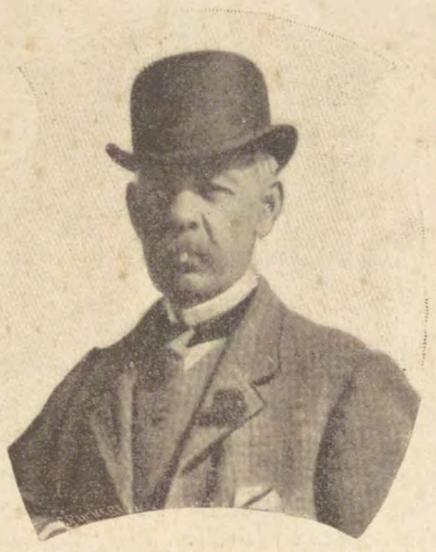
La Coupe offerte par M. Gordon-Bennett.

Jusqu'ici, comme nous le faisions ressortir par son histoire, la Coupe Gordon-Bennett n'a guère été qu'un cavalier seul de l'équipe française ou qu'un accessoire à la grande course de l'année. Cette année, au contraire, les circonstances ont fait que la seule épreuve complète que met aux prises le meilleur des forces de chaque pays, sur un programme longuement étudié, et préparé à l'avance, est la Coupe Bennett.

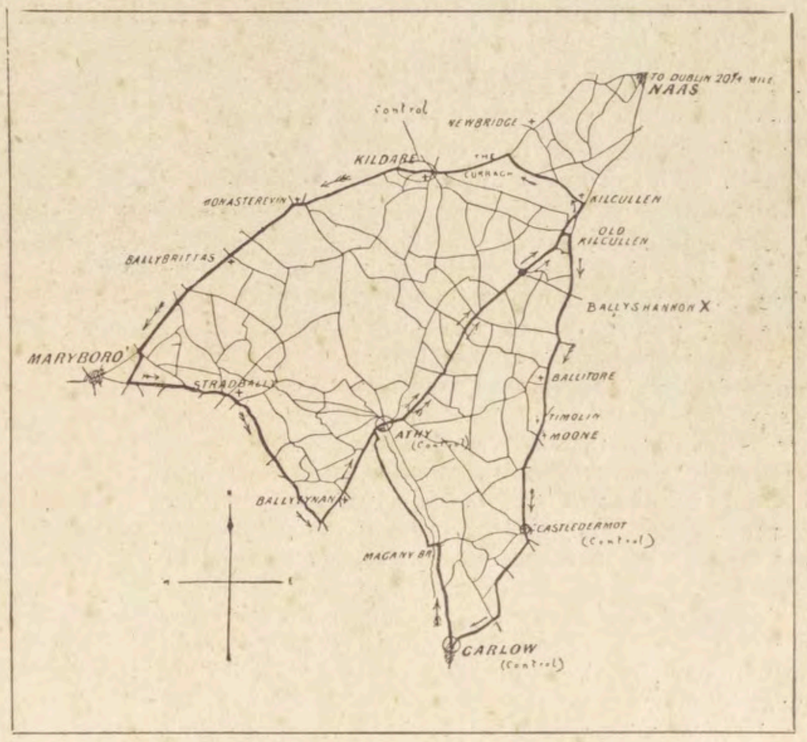
On trouvera plus loin le programme complet de l'épreuve. Présentons aujourd'hui au public les douze champions.

A tout seigneur tout honneur : ce sont les Anglais qui détiennent aujourd'hui la Coupe. Passons à l'équipe anglaise.

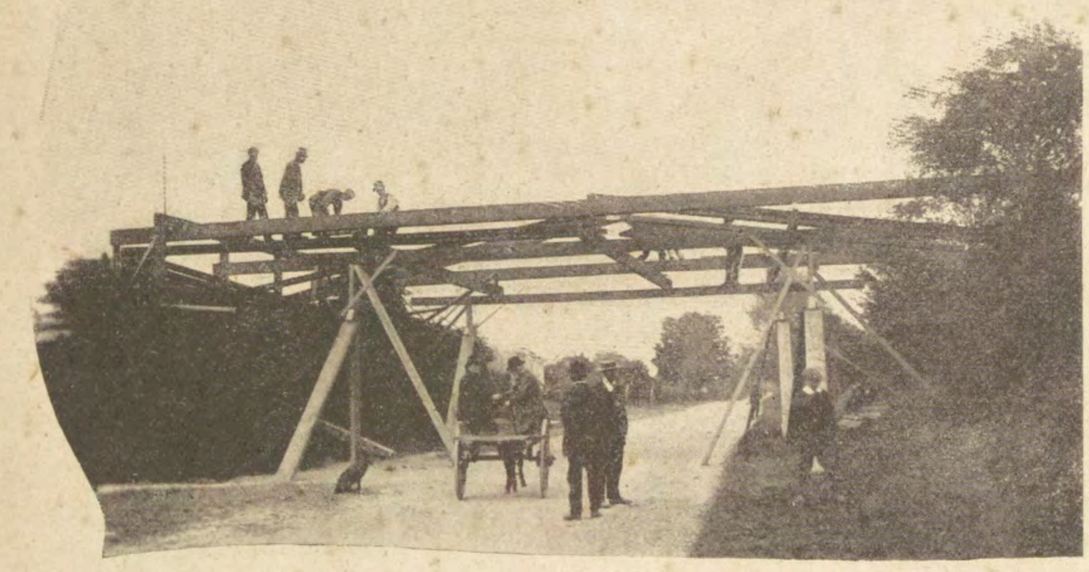
Elle offre une rare homogénéité. Tout d'abord, les trois voitures anglaises sont de la même marque, les Napier de Liverpool, ce qui permet une belle discipline et une vue d'ensemble. Il ne s'agit ni pour les marques, ni pour les conducteurs de se battre entre eux, et tous sont ligués contre l'ennemi commun, avec courtoisie, mais avec fermeté. Il s'agit de conserver à l'Angleterre la Coupe qu'on y



M. Gordon-Bennett, directeur du *New-York Hérald*, fondateur de la Coupe Gordon-Bennett.



L'itinéraire de la Coupe Gordon-Bennett en Irlande.



Avant la Course.

La construction de la Grande Tribune de l'A.-C. de Grande-Bretagne et d'Irlande, au-dessus de la route de la Course, à Ballyshannon.

Avant la Course.

Une vue de la route prise du haut de la tribune de l'A.-C de Grande-Bretagne et d'Irlande. Les arbres que l'on voit et qui cachent la route dans le lointain seront abattus.

L'embarquement de la voiture de Gabriel sur le *Ferdinand de Lesseps*.

vient chercher. Les trois Napier sont des quatre cylindres verticaux à allumage électrique et à transmission par cardan. La 110-chevaux qu'on faisait construire pour S.-F. Edge n'étant pas prête, ce sont trois véhicules de type identique et d'une force de 50 à 60 chevaux environ qui vont courir. On les croit réguliers, sinon rapides.

Les trois conducteurs sont bons. A côté de S. F. Edge, gagnant de la Coupe en 1902, et qui, déjà peut-être un peu nerveux, sera plus énervé encore par sa place de favori dans l'équipe anglaise, nous avons deux hommes extraordinairement froids et calmes : C. Jarrott, l'un des meilleurs conducteurs du monde, et J.-W. Stocks, auquel il manque encore la consécration d'une grande course, mais qui y a préludé par un long apprentissage de la route qui fait les excellents conducteurs.

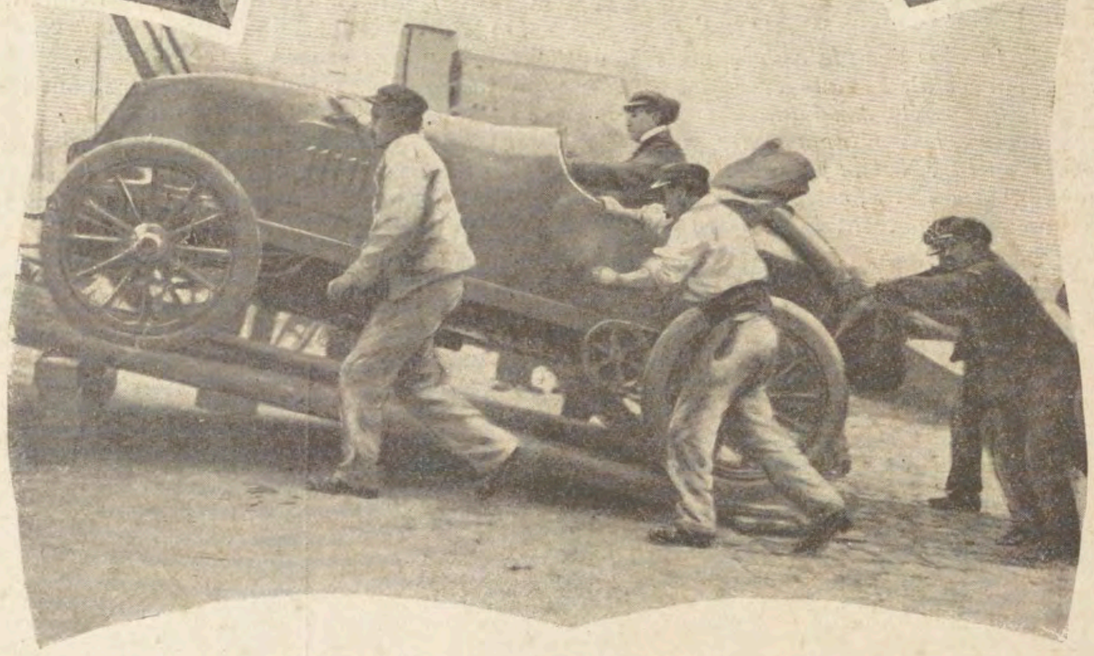
Tous sont sur leurs terrains, tous veulent vaincre et y ont un énorme intérêt. La lutte sera donc chaude de leur part, et il est hors de doute que si les voitures le permettent, il y aura de ce côté un formidable effort d'ensemble.

Puis vient l'équipe française, à coup sûr favorite, et qui comprend deux Panhard et Levassor et une Mors. Les Panhard et Levassor n'avaient pas été très brillantes dans Paris-Bordeaux, et si l'on s'était tenu au résultat brutal sans en chercher les causes, on aurait pu concevoir quelques inquiétudes. Mais la cause était simple, si simple, qu'elle fut vite et facilement réparée pour le Circuit où triompha de Crawhez, le graissage du moteur incliné étant assuré désormais de façon parfaite. Quatre cylindres verticaux légèrement inclinés vers l'avant, allumage électrique et trois vitesses avec transmission par chaînes.

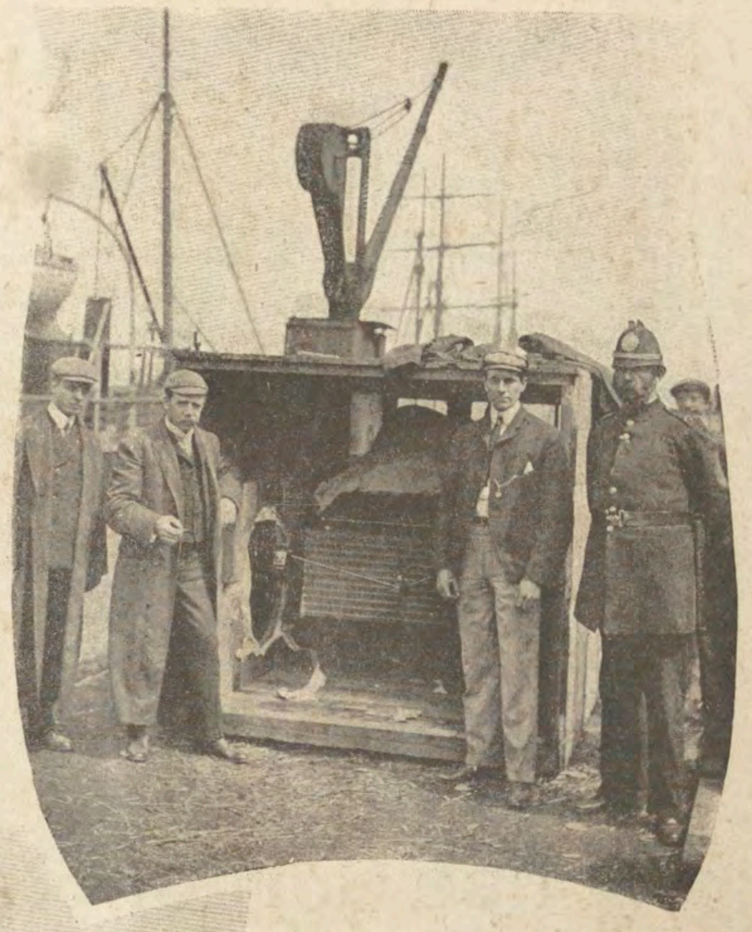
Les deux conducteurs, MM. René de Knyff et Henry Farman sont de tout premier ordre et n'ont plus leurs preuves à faire.

La troisième voiture est une Mors, conduite par Gabriel. Le véhicule et le conducteur ont gagné Paris-Bordeaux à plus de 100 à l'heure de moyenne. Sans pannes, ils doivent triompher facilement. Ils seront donc premiers ou nulle part, et nous avons bon espoir qu'ils doivent mener à la victoire nos couleurs. Quatre cylindres verticaux avec allumage magnétique et prise directe en grande vitesse. Transmission par chaînes.

Voici maintenant l'équipe allemande, à coup sûr, notre plus redoutable adversaire. Il est certain que les conducteurs ne valent pas les nôtres. Deux d'entre eux, MM. de Caters et Foxhall Keene sont, l'un un peu nerveux jusqu'ici, bien qu'il se soit calmé, l'autre inconnu. Jenatzy, le troisième, a été tantôt très froid, tantôt très emporté. Que seront-ils? *That is the question.*



La Mors de Gabriel hissée sur le ponton-grue.



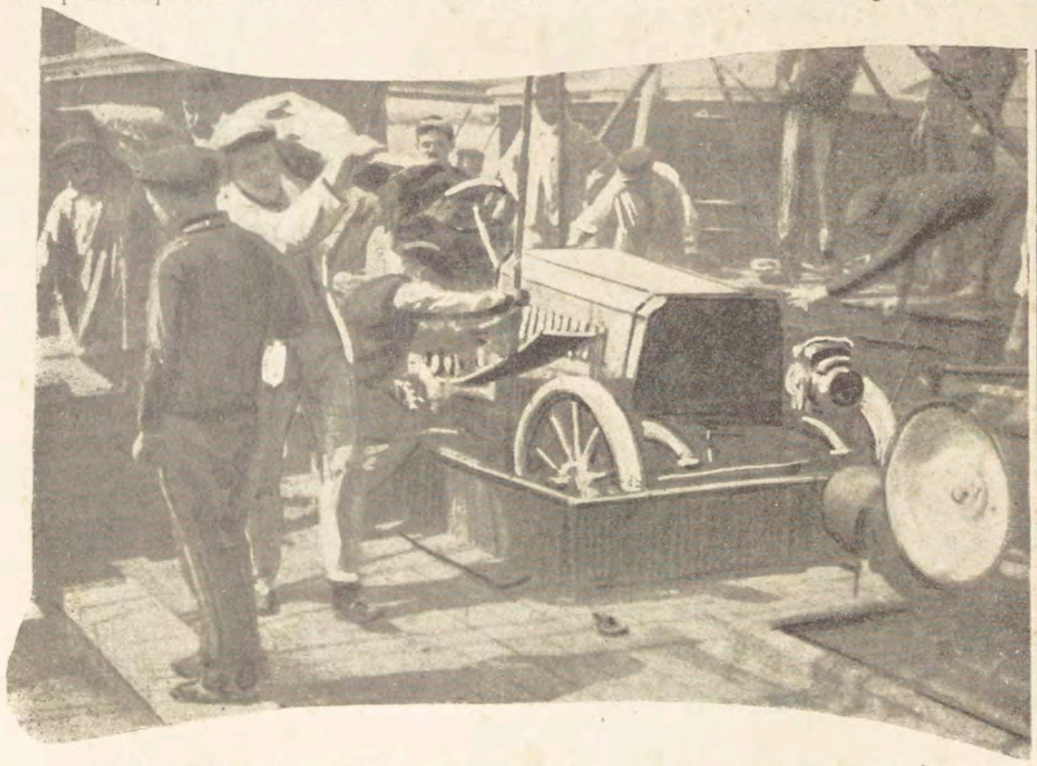
La voiture de Winton dans le coffre qui a servi à son transport de New-York à Dublin.
De gauche à droite, Percy Owen, Alexandre Winton, et Anderson, le mécanicien de ce dernier.

Après l'incendie des usines de Cannstadt, les 90-chevaux détruites, ce sont des 60-chevaux qui doivent courir. Moins rapides, elles se sont montrées merveilleuses de régularité. C'est en elles que je vois incontestablement le plus grand danger pour la France. Quatre cylindres verticaux, allumage magnétique, transmission par chaînes.

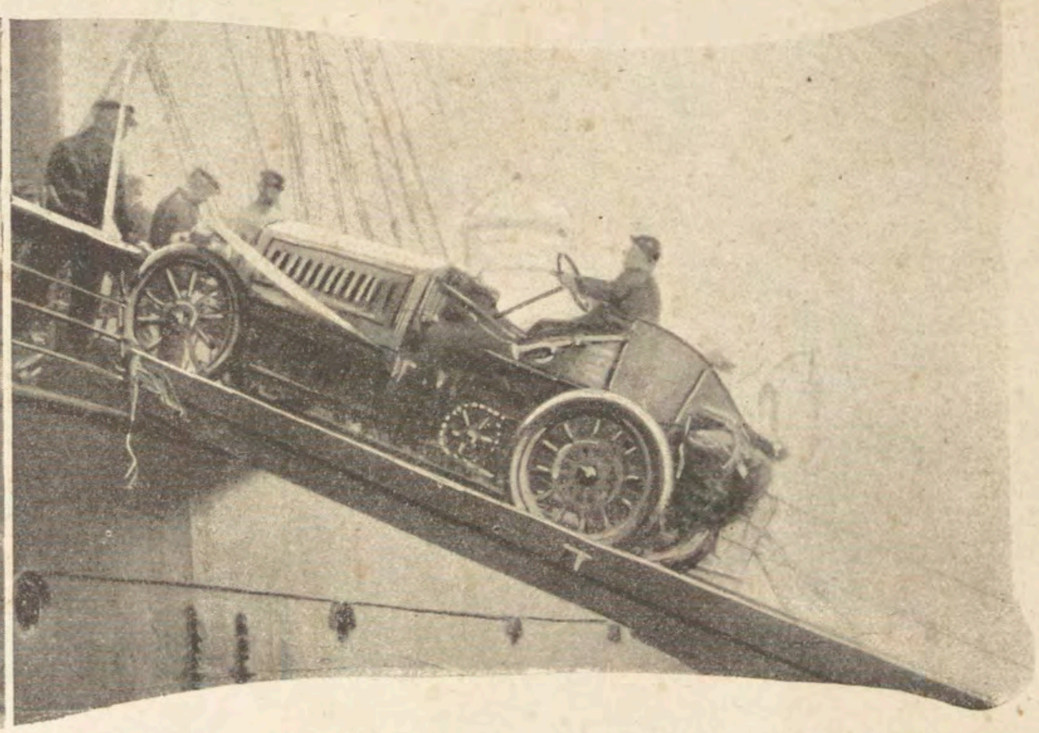
L'équipe américaine ne peut jouer dans les pronostics que le rôle d'*outsider*. Les conducteurs sont inconnus, les véhicules aussi, et l'on ne sait d'eux autre chose que le fait qu'ils n'ont jamais pu être essayés sur routes, faute de routes en Amérique. Il y a deux Winton, dont l'une à huit cylindres de Winton et l'autre à quatre cylindres de Percy Owen, moteurs transversaux. Et une Peerless à quatre cylindres verticaux, montée par Moers. Transmission par cardan.

Au point de vue français, nous devons souhaiter la victoire des nôtres. Une défaite pourrait nous faire perdre les vingt-cinq millions que nous exportons là-bas chaque année. GEORGES PRADE.

Nos collaborateurs Georges Prade et Tampier sont partis en Irlande avec trois photographes spéciaux pour la *Vie au Grand Air* qui publiera le compte rendu de la Coupe dans son numéro du 10 Juillet.



Sur le *Ferdinand de Lesseps* ; La descente de la voiture de René de Knyff, dans la cale aux bagages.

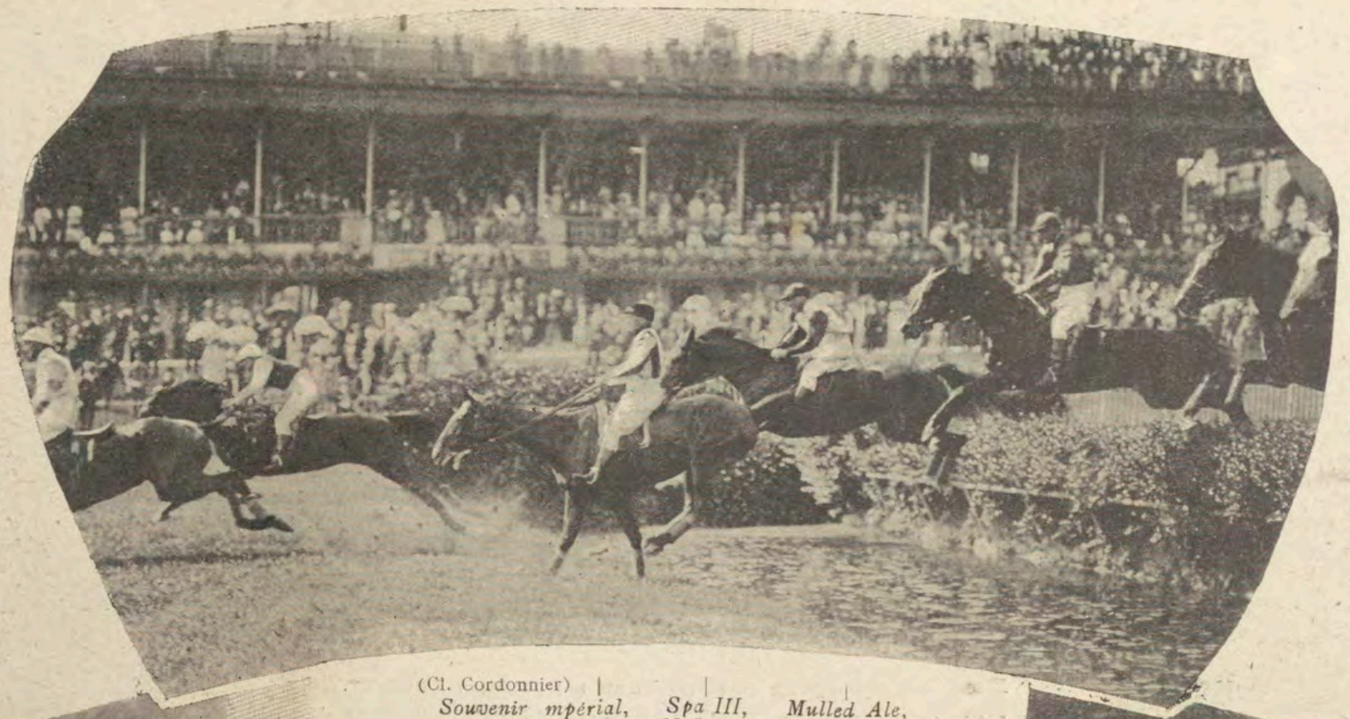


La voiture de Henri Farman sur la passerelle du *Ferdinand de Lesseps*.

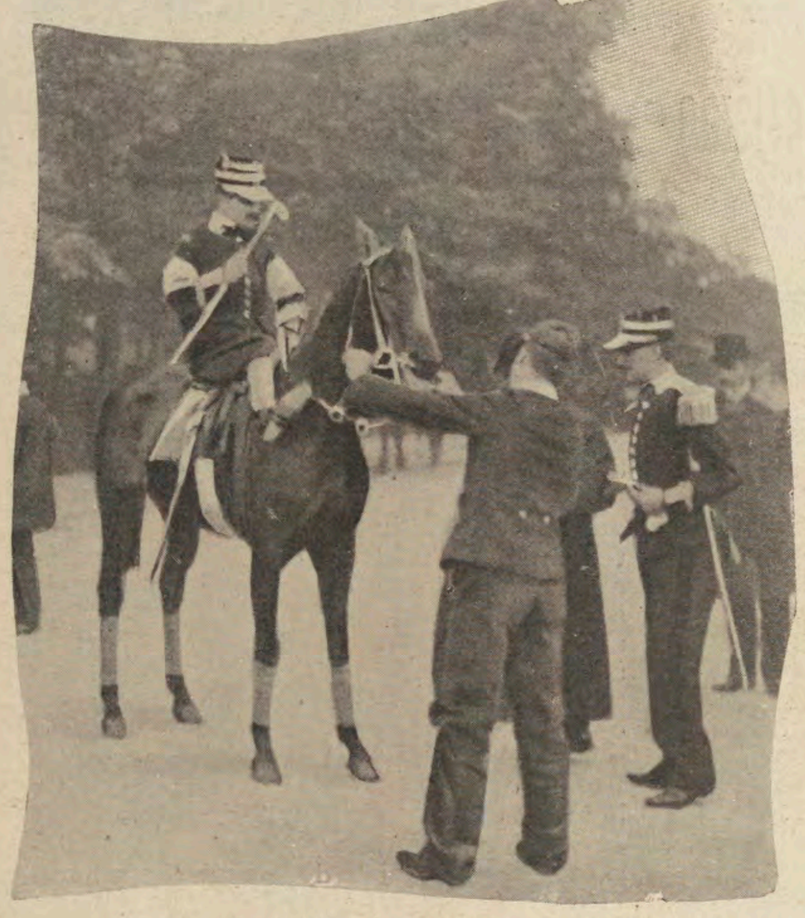
LES COURSES A AUTEUIL

Officiers et Gentlemen

Officiers et gentlemen n'ont que rarement l'occasion de se produire sur la piste d'Auteuil : remporter le Prix de Tananarive, un Steeple hors série ou le Prix de France est, pour celui qui porte l'uniforme ou la casaque de gentleman, un trophée glorieux, une sorte de diplôme d'honneur, aussi les concurrents sont-ils en général nombreux et de bonne classe.



(Cl. Cordonnier)
Souvenir impérial, à M. R. Maurain. | *Spa III*, à M. Ledat, arrivé 3e. | *Mulled Ale*, à M. Braquessac arrivé 2e | *Lydia*, à M. Archdeacon. Lydia est tombée au talus et s'est tuée. | *Manuscrit*, à M. Fishhoff (dérobé au bull finsh).
Le Prix Saxifrage. — Steeple-chase handicap, 10.000 fr., 4.200 m.
Le saut de la rivière des tribunes.



Avant le Steeple militaire.
Le lieutenant Gastou, du 21e dragons, sur son cheval d'armes Titus, *par Kéraunos, ajuste ses étriers avant de prendre part à l'épreuve.*
(Titus qui s'était maintenu en bonne position pendant les deux tiers du parcours est tombé au mur en terre.)

Cette semaine, à Auteuil, se sont disputé deux importantes épreuves réservées l'une aux officiers, l'autre aux gentlemen, le Steeple militaire hors série, et le Prix de France.

Parmi les treize partants du Steeple militaire, il n'y en avait point de réellement inconnus, tous avaient déjà fait connaissance avec les pistes de nos hippodromes d'Auteuil ou de la province; quelques-uns même avaient déjà gagné deux ou trois steeple de première ou de deuxième série.

Le vainqueur a été Antipode, un hongre d'origine inconnue, appartenant au capitaine Taste, du dépôt de remonte de Tarbes, et monté par le lieutenant de hussards Laborde. Cet Antipode méritait de gagner enfin son « hors série », plusieurs fois il s'était placé à Auteuil et récemment encore, dans le prix de Tananarive, il était arrivé second assez près de Puerto. Son cavalier, le lieutenant Laborde a su tirer de ce hongre un peu difficile et ombrageux un excellent parti. Antipode va maintenant se reposer sur les lauriers bien gagnés, car le vainqueur d'un « hors série » n'est plus qualifié pour les steeple militaires.

Au second, je dois une mention spéciale; c'est grâce à son cavalier qu'il — ou plutôt qu'elle, car c'est une jument : Dorine, par Sheen et Doll — a dû de prendre cette place devant le hongre de six ans, Janos, par Janissary et Dame Héron, et Hydromel, par Châlet et Bacchante. Son cavalier, c'était le lieutenant Bausil, du 28e dragons, le vainqueur du très récent raid Sedan-Bruxelles-Sedan. A peine avait-il mis pied à terre de sa chevauchée qui laisse loin derrière — tant au point de vue du résultat que des conséquences pratiques — la course Bruxelles-Ostende, le lieutenant Bausil est venu, entre deux trains, monter la jument du capitaine Danglade, et peut-être bien que si l'Etrier avait donné le même jour un concours de Haute École, Bausil y aurait encore figuré parmi les meilleurs et les plus habiles cavaliers.

Au contraire de certains officiers qui se spécialisent, les uns dans le travail de manège, les autres dans les épreuves hippiques, ou dans les steeple militaires, le lieutenant Bausil aborde tout avec la même maestria et la même compétence.

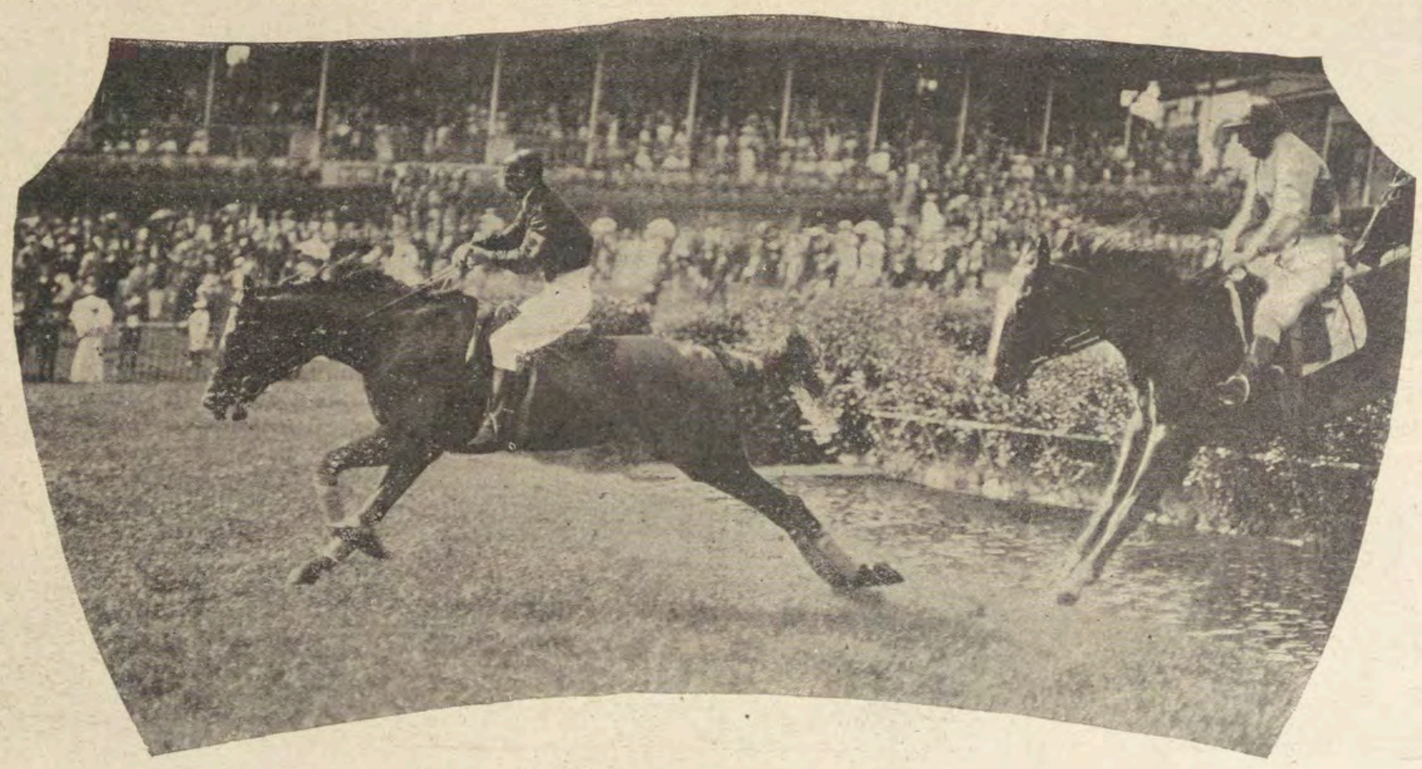
Titus, un fils de Kéraunos, que montait son propriétaire, le lieutenant Gastou, du 21e dragons, aurait dû figurer à l'arrivée; malheureusement Titus — comme dans le prix de Tananarive au printemps — a « boulé » au mur en terre : il aura sa revanche.

Et, c'est encore un officier qui, sous la casaque du gentleman, a remporté le Prix de France, le capitaine Beynaguet, un vétéran des succès sur nos hippodromes de Paris et de la province. Deux fois déjà, en 1896 avec Rose de France, en 1898 avec Feuillage, le capitaine Beynaguet avait été le lauréat de l'objet d'art qui accompagne les 20.000 francs attribués au propriétaire du cheval vainqueur. Nous avons eu, d'ailleurs, dans ce Prix de France la fine fleur de nos gentlemen-riders. L'adversaire le plus sérieux de Béliané était Touche à Tout à M. Ed. Archdeacon, que montait M. Urbain David, un des gentlemen, qui connaît le mieux le parcours d'Auteuil, car il monte souvent avec les jockeys. Les deux chevaux ont, du reste, sauté la dernière haie ensemble, mais sur le plat Béliané, plus énergiquement monté, a nettement pris l'avantage de deux longueurs.

M. Réalier-Dumas était en selle sur Hameau qui a fini troisième ; M. de Lescaze sur le vieux Bûcheron qui, menaçant pendant une partie du parcours, n'a pu prendre que la quatrième place.

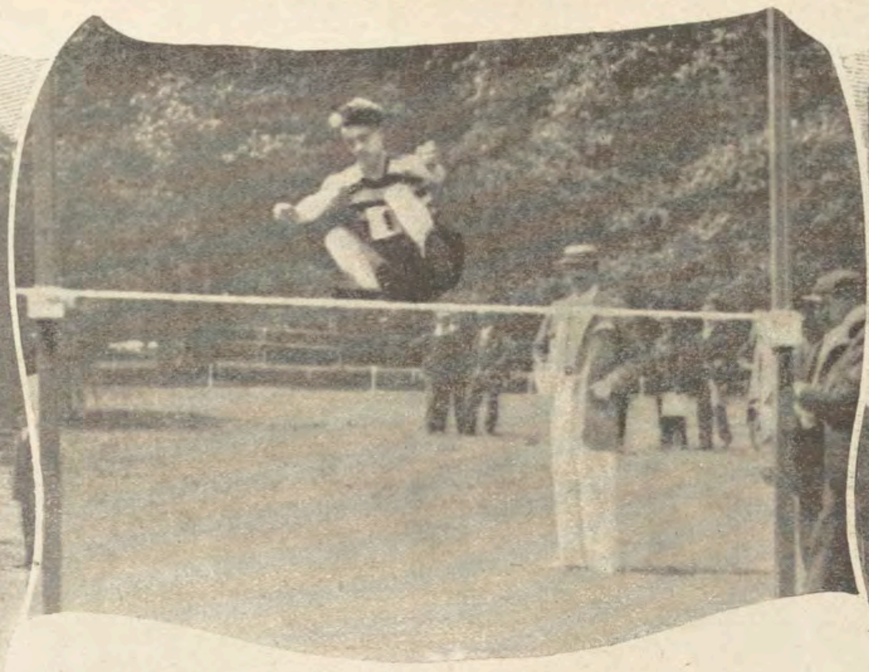
FRANC PICARD.

Le Prix de France. — Steeple-chase international. — Handicap. — Gentlemen-riders. — 20.000 fr. et un objet d'art de 5.000 fr. 4.000 m.
La rentrée du vainqueur.
Béliané, 4 a., par Le Sagittaire et Birmanie, à M. G. Aubry; entraîné par Lawrence, et monté par le capitaine Beynaguet, du régiment de spahis de Sidi-Bel-Abbès.



(Cliché Cordonnier)
Guindal, à M. J.-M. de Goyenèche. Entraîneur, M. Jacquemin ; monté par M. de la Brosse. | *Béliané*, à M. Aubry. Entraîneur, Lawrence; monté par le capitaine Beynaguet, arrivé 1er.
Le saut de la rivière dans le Prix de France.

Puységur au saut à la perche.
Puységur vient de franchir la barre à 3 m. 10 dans un essai préliminaire.



Monnier, champion et recordman du saut en hauteur.
Avec 1 m. 76, Monnier (S. A. M.) gagne le Championnat 1903 et bat le record français.

(Appareil Sigriste)

Puységur, champion et recordman du saut à la perche.
Avec une souplesse remarquable, Puységur (T.C.S.) s'enlève à 3 m. 25, battant le record français.

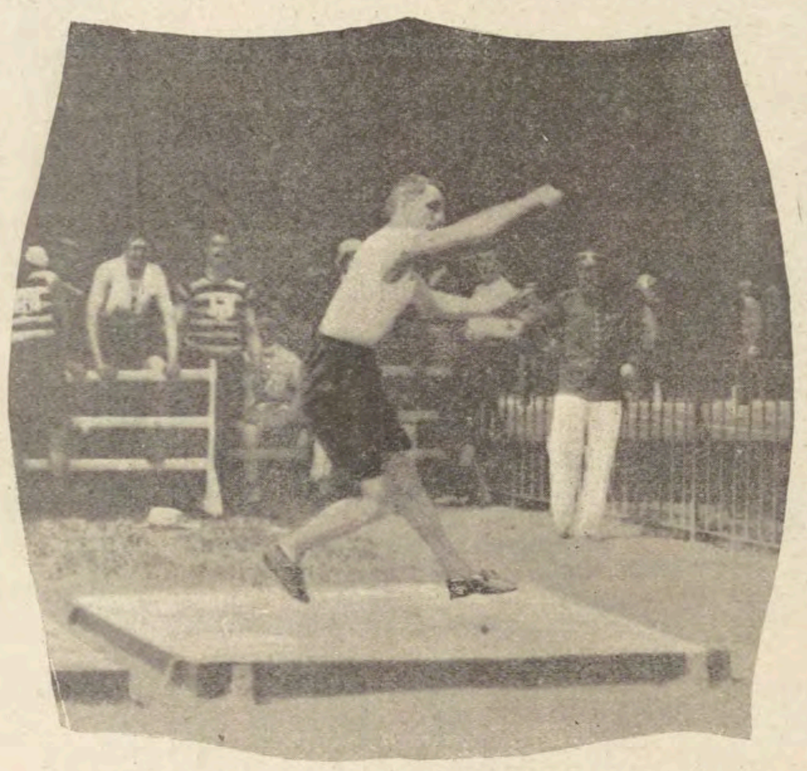
Les Championnats de France d'athlétisme

La journée de dimanche dernier sera marquée d'un caillou blanc dans les annales de l'athlétisme français. Favorisés par un temps admirable, les Championnats de France de courses à pied et concours athlétiques, disputés pour la seizième fois, ont donné lieu, en effet, à d'admirables et ardentes compétitions : cinq records nationaux ont été mis à bas! Tel est le résumé brutal de l'inoubliable journée de la Croix-Catelan dont la photographie fait mieux revivre que la plume l'émotion intense et constante.

✤ ✤ ✤

L'UNION des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques faisait donc disputer pour la seizième fois ses championnats nationaux sur la piste classique du Racing Club de France. La grande manifestation annuelle avait attiré une foule considérable, comme on n'en avait pas encore constaté même à l'époque des plus intéressants concours internationaux de l'Exposition Universelle. C'est par milliers et par milliers que les amateurs d'athlétisme avaient fait le déplacement, et les ombrages séculaires du Bois de Boulogne furent plutôt appréciés par une chaleur caniculaire. Public élégant, enthousiaste, connaisseur, dont les bravos répétés ont récompensé les magnifiques athlètes accourus de tous les centres sportifs français pour participer au tournoi.

Il faut, avant de passer à la partie sportive qui prime tout, donner un juste hommage aux organisateurs dont les efforts nous ont valu un programme sans accroc. Réunion rondement menée grâce aux éliminatoires déjà fort intéressantes de la matinée, affichage bien compris, porte-voix — heureuse réminiscence des journées internationales de 1900 — service d'ordre imposant, musique excellente, aucun détail n'avait été omis.



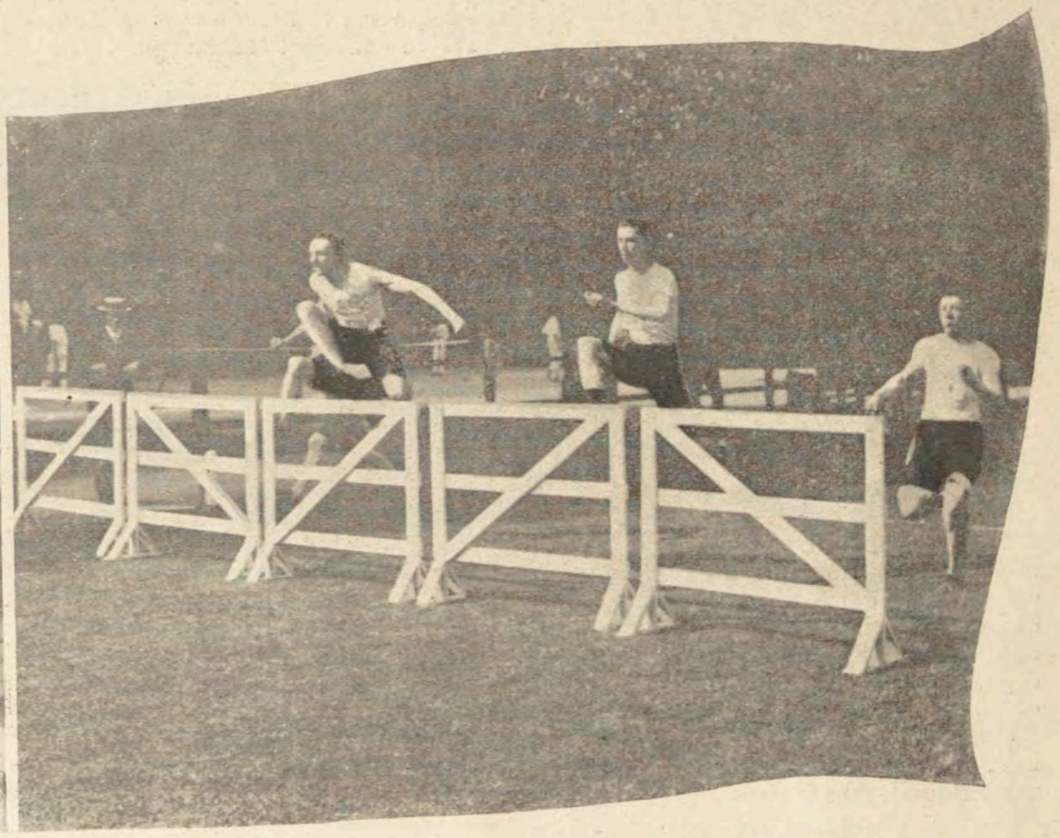
Paraskévopoulos, champion du lancement du poids.
Paraskévopoulos (R. C. F.) lance le poids à 12 m. 07 et gagne le championnat. Dans la même journée, il bat avec 12 m. 27 son propre record (record français).

Mais venons vite au sport. Cinq records de France sont tombés, comme je le disais plus haut; trois dans les concours athlétiques et deux dans les courses à pied. Ce fut d'abord le racingman Paraskévopoulos qui lança le poids à 12 m. 27, battant le record qu'il détenait avec 12 m. 07. Piqué, semble-t-il, au jeu, le Montrougien Monnier, vainqueur pour la quatrième année consécutive dans le saut en hauteur, a augmenté lui aussi son record d'un centimètre, le portant à 1 m. 76. Puységur, le champion du Tennis-Club Scéen, fut le héros de la journée, puisqu'il a élevé par deux fois la hauteur du saut à la perche, avec 3 m. 20, puis avec 3 m. 25. Enfin, dans les courses d'obstacles, deux hommes du Racing Club de France se sont également distingués : Klingelhœfer abaissant de deux dixièmes de seconde le temps du 110 mètres haies fait par Lécuyer, et Filliatre couvrant le 400 mètres haies en 57 s. 2/10.

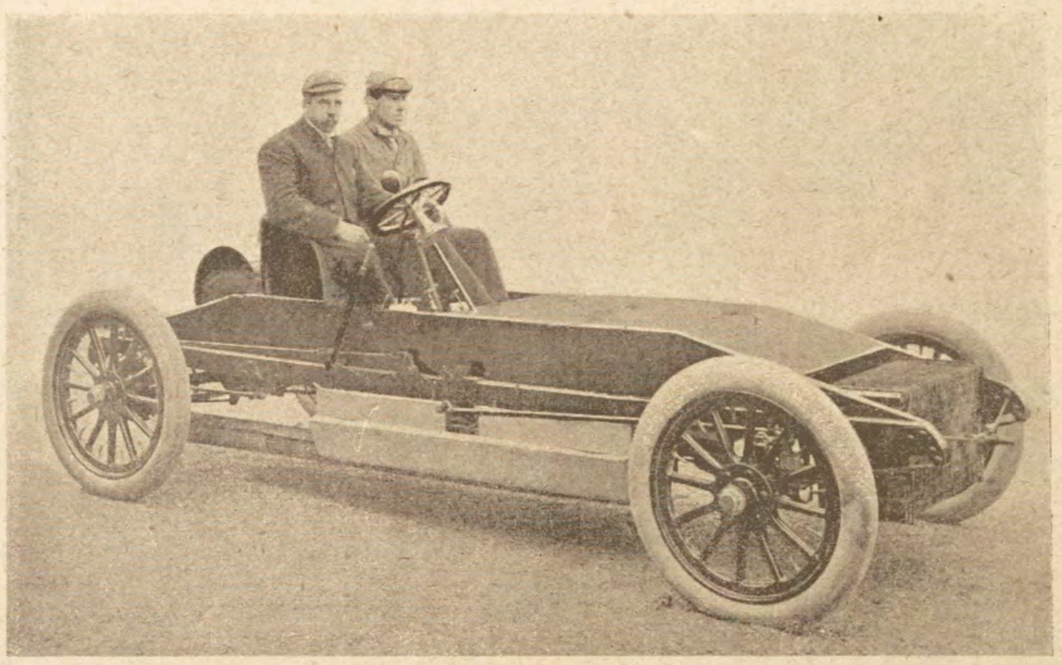
Nous retrouverons toutes ces jeunes gloires au courant de la description des épreuves.

Au point de vue du partage des épreuves, le Racing Club de France s'est taillé la part du lion, enlevant huit épreuves sur douze; deux autres sont allées au Tennis-Club Scéen et à la Société Athlétique de Mont-

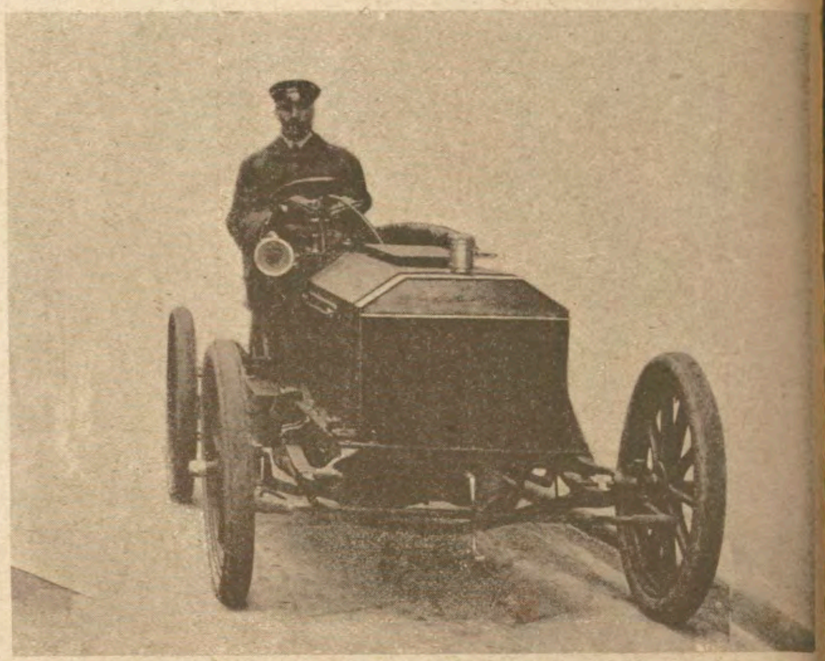
La vérité sur le saut en hauteur...
Pour battre le record, il a fallu que Monnier, qu'on aperçoit sous la barre, saute un peu plus que sa hauteur... sans talons.



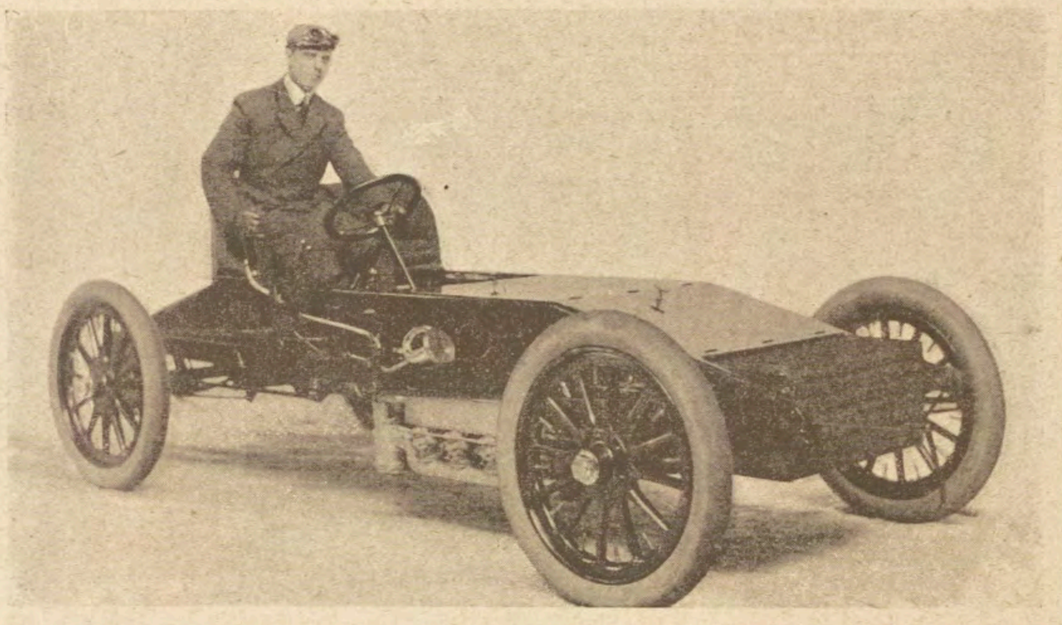
Le 110 mètres haies. — La première haie.
Klingelhœfer (R. C. F.), qui saute le premier, a battu le record français du 110 mètres haies, faisant 16 s. 8/10.



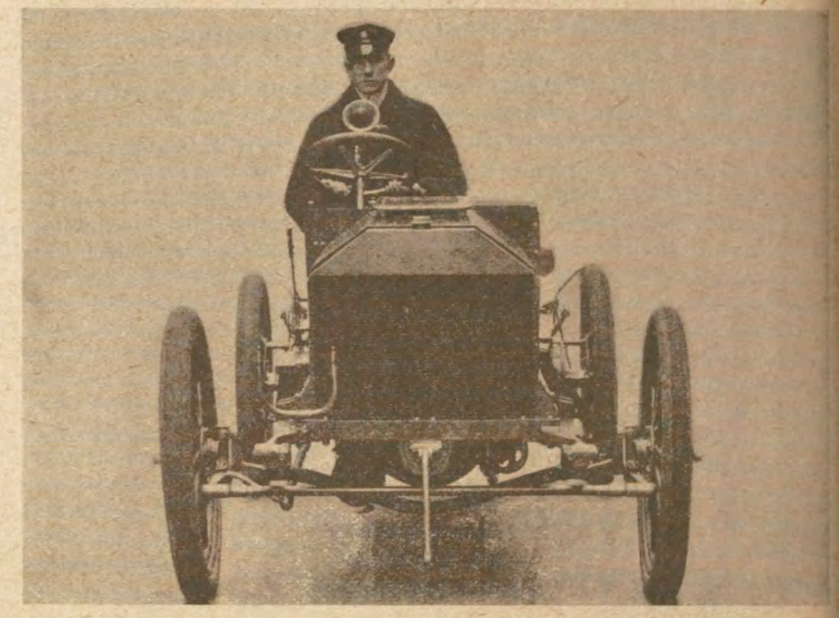
A. WINTON
(Voiture Winton)



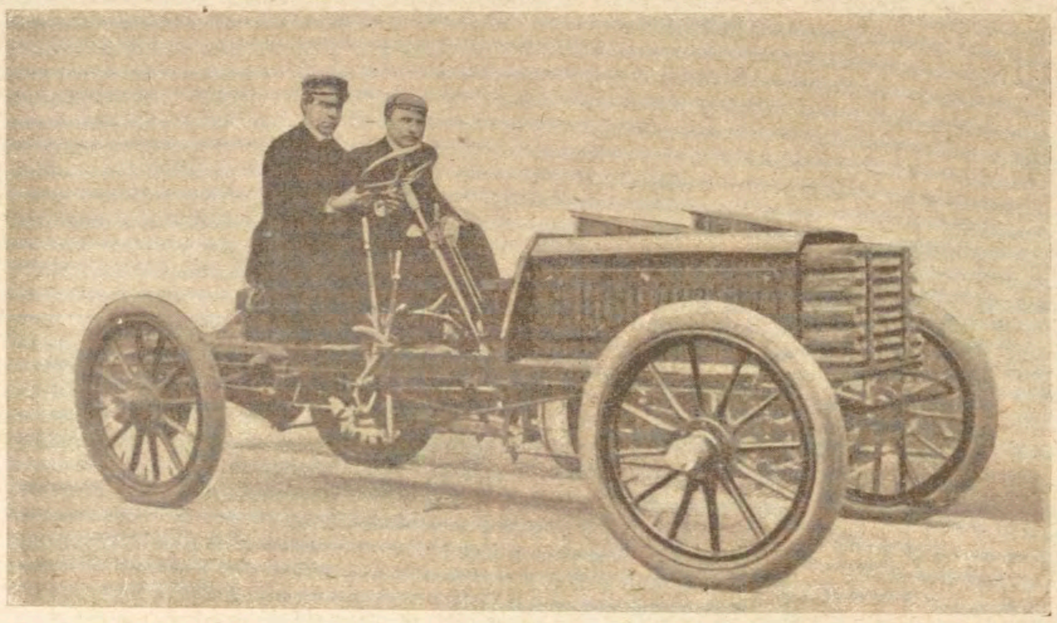
S F EDGE
(Voiture Napier)



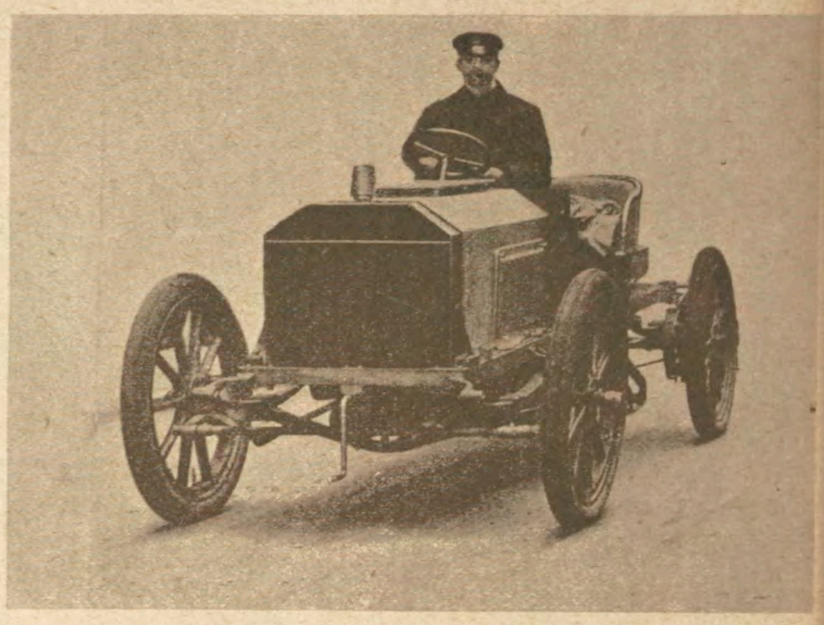
P. OWEN
(Voiture Winton)



C. JARROTT
(Voiture Napier)



E. P. MOOERS
(Voiture Peerless)

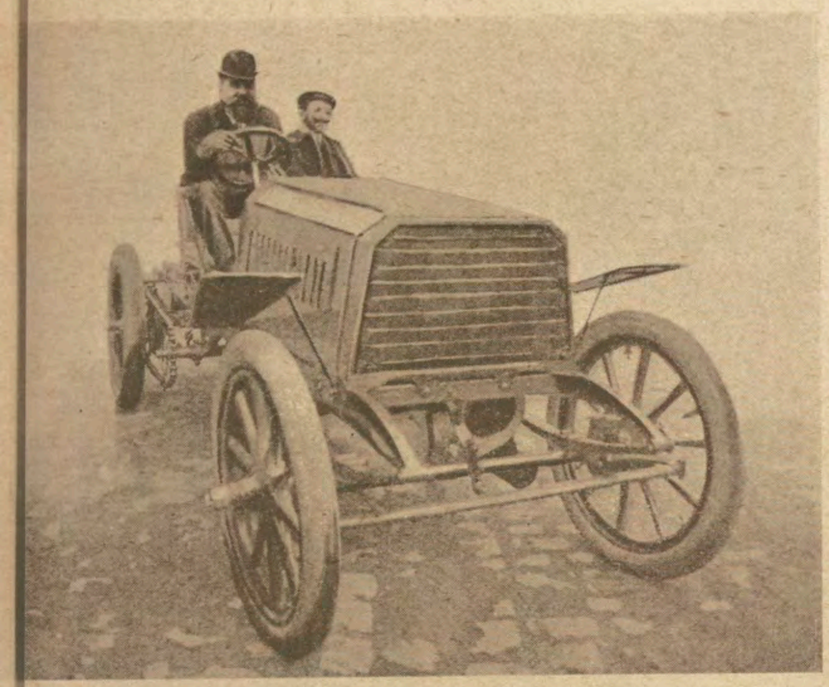


J. W. STOCKS
(Voiture Napier)

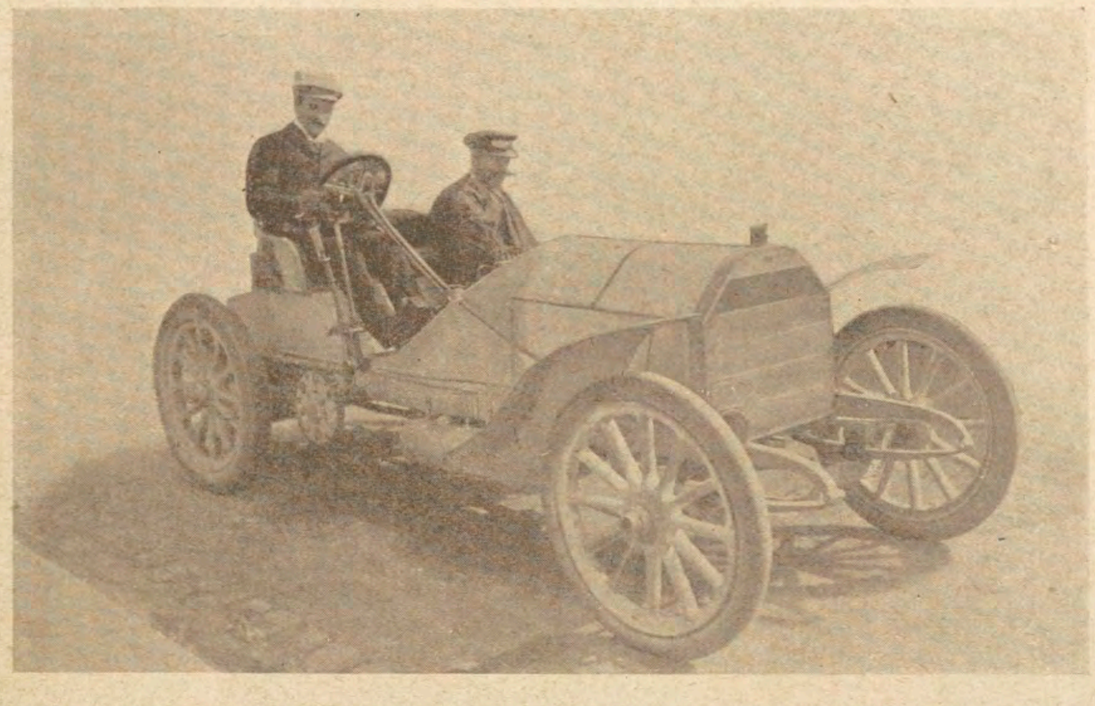
AMÉRIQUE

ANGLETERRE

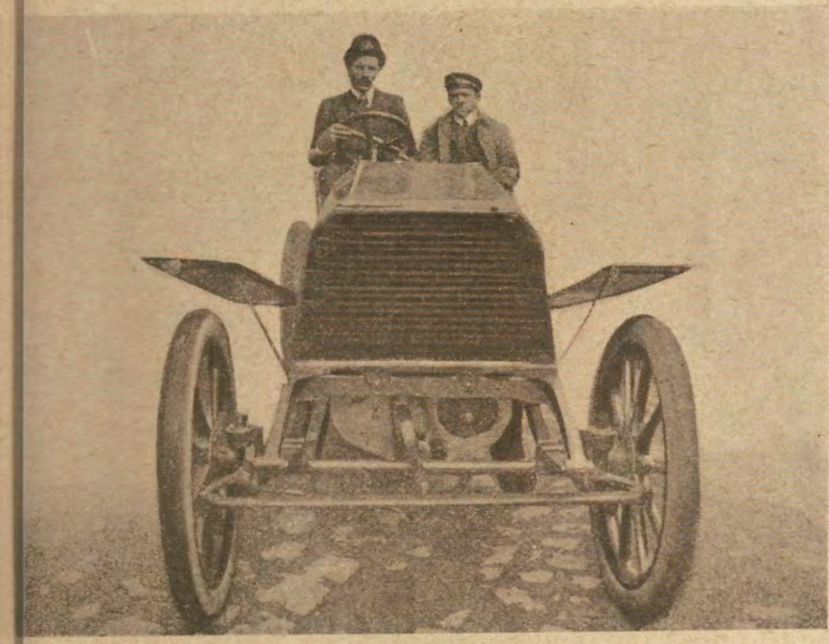
Les Equipes
Gordon



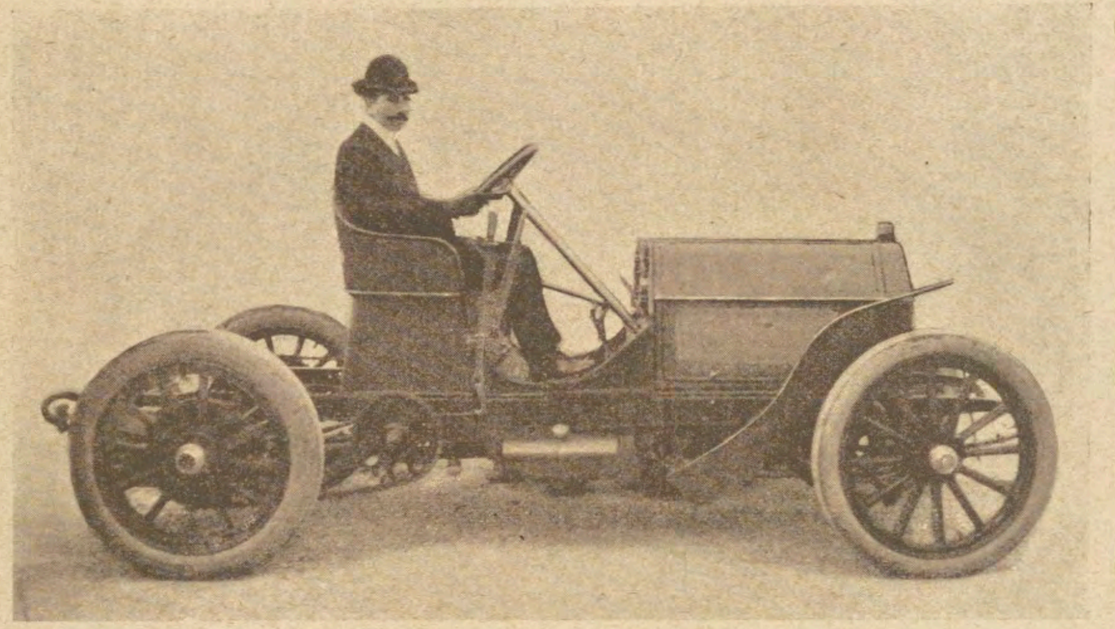
René de KNYFF
(Voiture Panhard et Levassor)



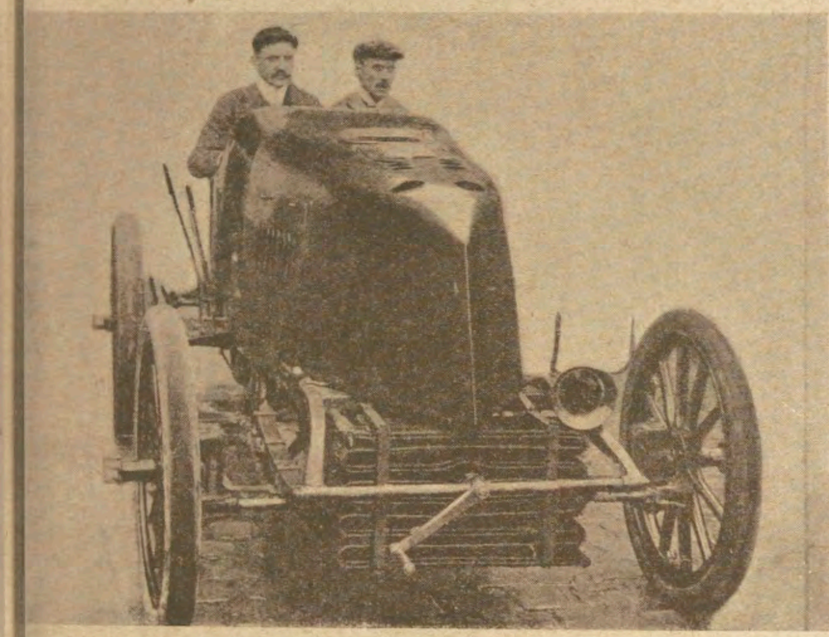
Baron DE CATERS
(Voiture Mercédès)



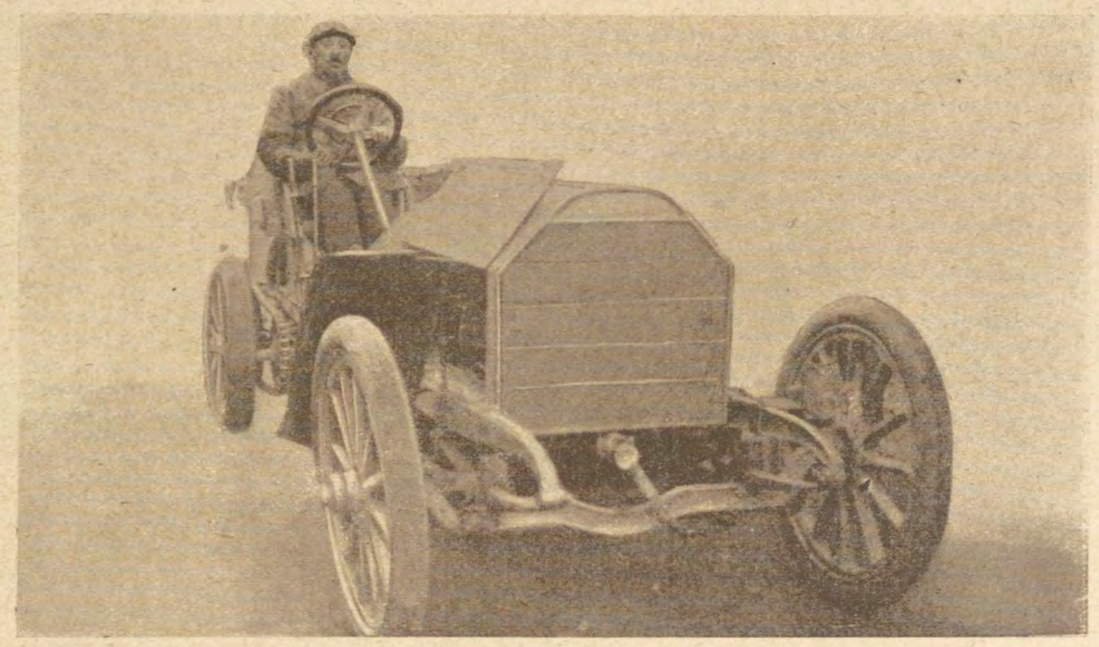
Henri FARMAN
(Voiture Panhard et Levassor)



FOXHALL KEENE
(Voiture Mercédès)



F. GABRIEL
(Voiture Mors)



JENATZY
(Voiture Mercédès)

FRANCE

ALLEMAGNE

e la Coupe
nett

rouge. Enfin, le reste a été partagé entre les deux grandes Sociétés bordelaises, le Stade Bordelais et le Burdigala. Ne pas oublier l'excellente performance du Racing Club Roubaisien prenant six secondes places.

Déjà dans la matinée, les fanatiques étaient venus assister nombreux aux épreuves éliminatoires qui n'ont pas manqué d'intérêt. Mais les grandes luttes ne se sont réellement engagées que dans l'après-midi.

La finale du 100 mètres donne lieu à une lutte émouvante ne se dessinant qu'à quelques mètres du poteau. C'est alors que le Bordelais Kulin, renouvelant son succès de 1902, se dégage pour prendre 50 centimètres au Roubaisien Malfait précédant le Châlonnais Tissier d'une courte poitrine.

On admire ensuite les quatre magnifiques athlètes, aux silhouettes impressionnantes, qui participent au lancement du poids. Paraskévopoulos, dans le style le plus pur, atteint son record de France de 12 m.07. Il ne veut pas en rester là, réclame ses trois essais supplémentaires et atteint 12 m. 275.

Dans le 1.500 mètres, une lutte terrible s'engage, à l'entrée de la ligne droite, entre de Fleurac, l'homme des longues distances, et Pouillot, ce jeune coureur de l'Amical Club Amateur, qui semble désigné pour les plus beaux triomphes. Quand les coureurs apparaissent après le dernier tournant, de Fleurac et Chastanié encadrent Pouillot qui les attaque résolument, se débarrasse même de Chastanié, mais ne peut empêcher de Fleurac de garder le meilleur, en somme assez aisément, de 5 mètres.

C'est encore Monnier qui a gagné ce saut en hauteur qui semble son apanage. Il a franchi 1 m.76, battant son record de 1 cm.

Klingelhœfer ne pouvait être inquiété dans le 110 mètres haies où il sème, en effet, les rares adversaires qui avaient osé se présenter contre lui. Nullement inquiété, il n'en bat pas moins le record de son camarade de club, Lécuyer.

Signalons encore l'admirable performance de Puységur, du Tennis-Club Scéen, qui s'est approprié le record du saut à la perche, avec un saut de 3 m. 25.

La finale du 400 mètres est revenue au racingman Belin du Coteau, tandis que la victoire, dans le saut en longueur, est restée à Lecomte, du Stade Bordelais, avec un joli bond de 6 m. 56.

Une des rares épreuves où la lutte n'a pas existé a été le 400 mètres haies où la victoire de Filliatre, du Racing Club de France, était nettement indiquée. Viennent ensuite, à distance respectueuse, Couroux, de l'U. S. P. et Garnier, du Mans. Course qui n'aurait offert qu'un intérêt bien médiocre si Filliatre n'y avait battu avec 57 s. 2/10 le record de Tauzin, 58 s. 4/10.

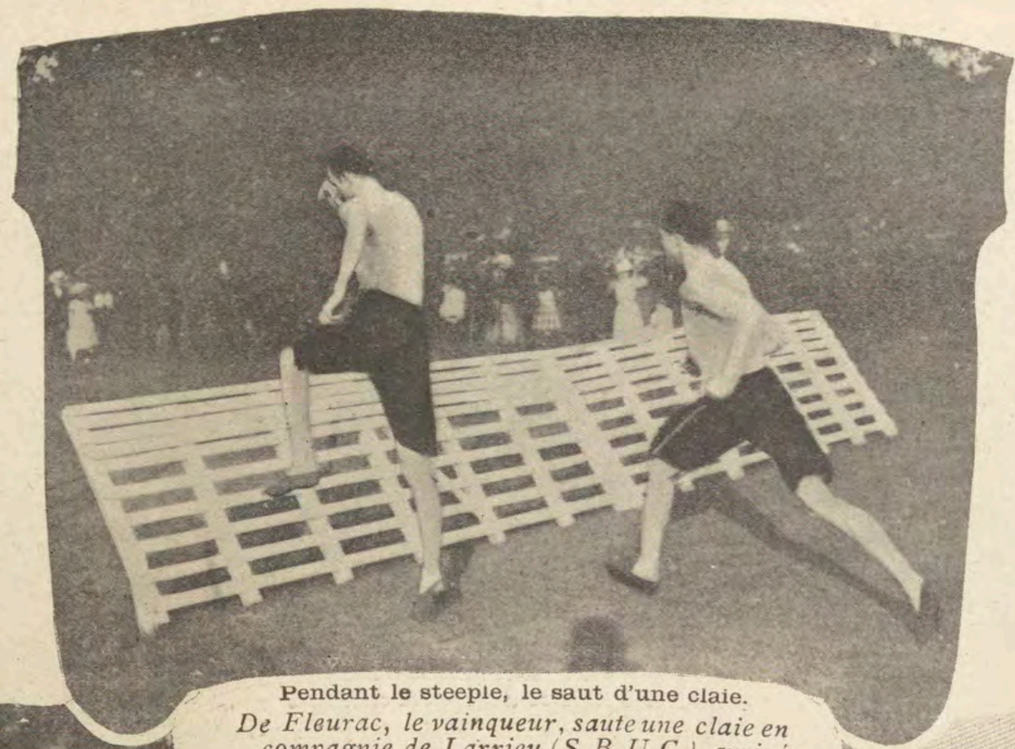
Eynard ne pouvait être menacé dans le lancement du disque. Sans battre son record du monde, le superbe athlète réussit un magnifique jet de 42 m. 14. Très en progrès, Demmler, du T.-C.S, prend la seconde place avec 35 m. 27.

Le vétéran Chastanié est habitué depuis de longues années à enlever une épreuve de championnat. Cette année, son choix s'était porté sur le 800 m. qu'il a gagné de ce qu'il a voulu, réglant le lot à sa fantaisie, en 2 m. 4/5. La place d'honneur est revenue au Montrougien Avé.

Enfin, pour terminer, nouvelle promenade de Soalhat dans le 4.000 m. steeple où il semblait nullement se ressentir de sa lutte du 1.500 mètres.

6 heures et demie! On finit à peine. Derniers moments d'enthousiasme à la distribution des récompenses qui ne fut jamais plus cordiale et plus chaude. Les échos du Bois de Boulogne retentissent longuement des acclamations dont sont salués les cinq nouveaux recordmen ainsi que les autres heureux champions.

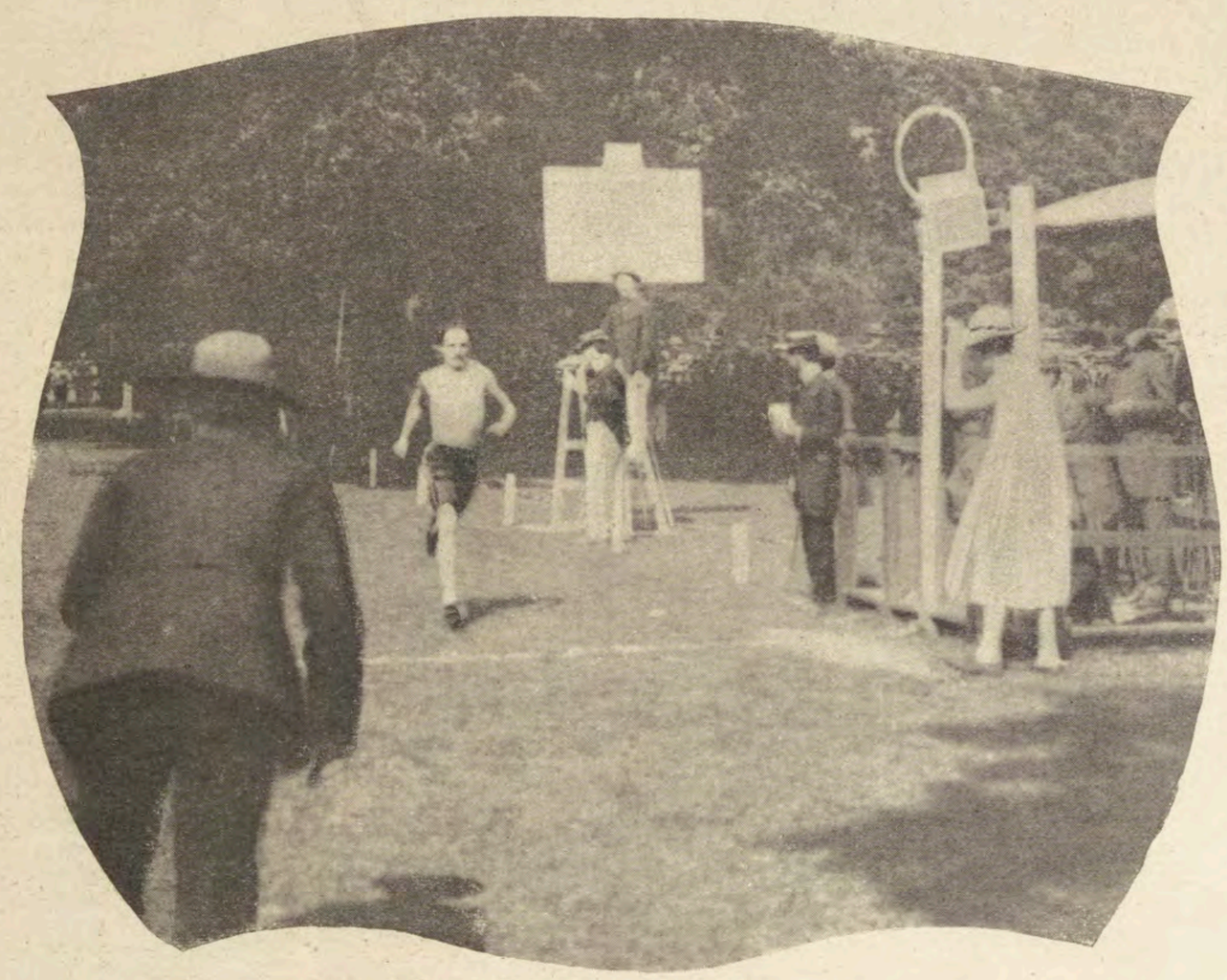
F. Fos.



Pendant le steeple, le saut d'une claie.
De Fleurac, le vainqueur, saute une claie en compagnie de Larrieu (S.B.U.C.), arrivé second.

Le 400 mètres plat. — Belin, champion.
Dans un très beau rush, Belin du Coteau gagne d'une poitrine le championnat du 400 mètres plats devant Malfait (R. C. Roubaisien) et Kulin du Burdigala) Bordeaux.

Le 400 mètres haies. — Filliatre, champion.
Filliatre (R. C.) bat de 50 mètres Couroux (U. S. P.), et Garnier (U. S., du Mans.)



L'arrivée du 1.500 mètres. — De Fleurac, champion.
Après une très belle lutte dans la ligne droite entre de Fleurac, Chastanié et Pouillot (A. C. A.), de Fleurac s'assure de 5 mètres l'avantage sur Pouillot, précédant lui-même Chastanié de 4 mètres.

Sur la route de Châtillon-de-Michaille (3e journée).
Pour être touriste on n'en est pas moins sportsman et la première pensée de chacun des concurrents est de tâcher de passer les autres voitures.

Le Concours de Tourisme d'Aix-les-Bains

La semaine automobile organisée par l'Automobile-Club du Rhône vient de se dérouler dans ce merveilleux décor, que sont les montagnes du Jura et de la Savoie, par un temps splendide et avec un succès qui fit la joie des organisateurs.

◔ ◔ ◔

Je le disais l'année dernière, à propos de l'épreuve organisée par le Touring-Club de France au Tourmalet : s'il est deux mots qui jurent de se trouver ensemble, ce sont bien ceux de *concours* et de *tourisme*. Le touriste, par son essence même, est indépendant, c'est le passionné des spectacles de la nature, qui n'hésite pas à s'arrêter dix minutes au sommet d'un col pour jouir d'un beau lever de soleil ; le pêcheur de lune qui s'en va musant toute une soirée le long d'un torrent aux eaux claires. Un tel homme n'est guère fait pour se préoccuper des coefficients d'un concours ou pour marcher " à la consommation ".

Et cependant, de telles épreuves sont utiles. Elles sont nécessaires ; c'est par elles que les constructeurs se rendent compte des qualités qu'exige la voiture du touriste, — celle de tout le monde au reste, celle qui se vend — en même temps que les futurs chauffeurs verront celle qu'il faut acheter.

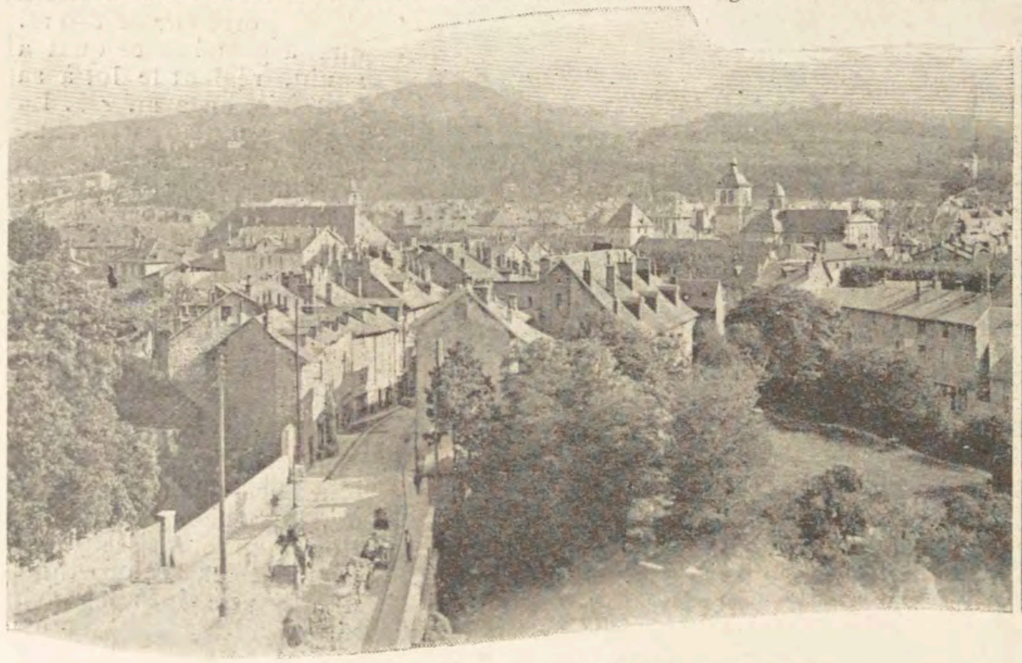
A ce double point de vue, le concours organisé par l'Automobile-Club du Rhône fut l'idéal du concours de tourisme. Les réglements en étaient assez précis pour que toutes les qualités qu'on doit exiger d'une voiture pratique entrassent en ligne de compte ; ils furent assez largement interprétés pour qu'à la fin de la semaine il n'y eût pas de mécontents.

Dans le Parc Fermé du stand, officiels et journalistes attendent sous l'ombrage l'arrivée des concurrents.

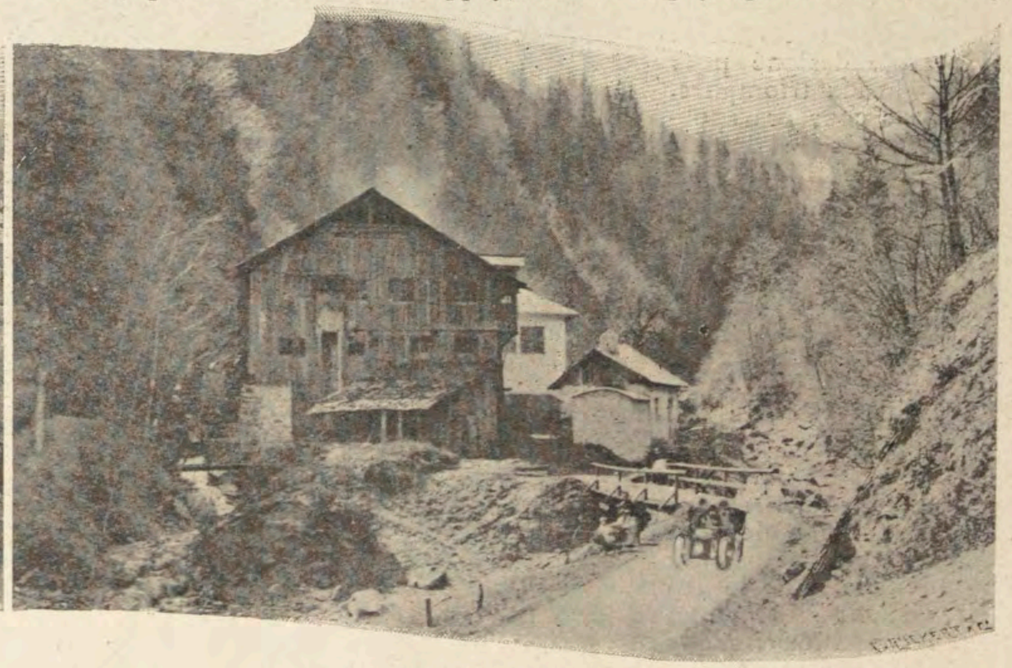
En somme, que voulait-on ? Faire venir à Aix le plus grand nombre de voitures possible ; susciter, dans cette station éminemment élégante, un mouvement automobile; montrer aux chauffeurs les routes de montagne et leur faire connaître le Dauphiné, ce joyau; la Savoie, cette perle. Avouez qu'on y a réussi.

Cinquante-quatre voitures étaient présentes au départ, le premier jour. Et après trois longues journées sur ces parcours, les plus durs peut-être de France, où des virages vertigineux demandent autant de résistance aux pneumatiques que d'adresse aux conducteurs, où les rampes de 17 kilomètres à 12 o/o soumettent les moteurs à de terribles épreuves, trente-trois véhicules étaient là prêts à subir, s'il l'avait fallu, les aléas d'une quatrième journée.

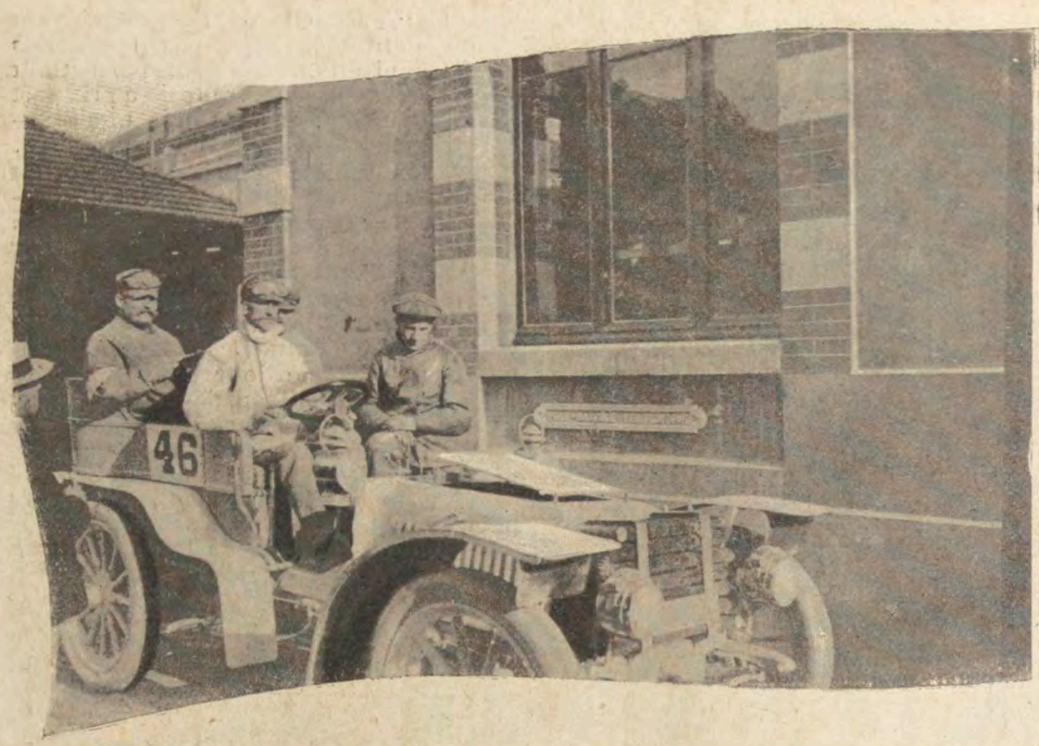
Voilà qui est bien fait pour réconcilier ensemble la montagne et l'automobile, car cette semaine d'Aix a bien montré que, loin qu'il y eût incompatibilité entre les deux, la seconde était faite pour apprendre à connaître la première. Et comment aurions-nous pu, sans elle, parcourir en trois journées ces 700 kilomètres de route qui, des bords un peu tristes du lac du Bourget, nous menèrent par les massifs sauvages de la Grande-Chartreuse jusqu'aux rives de l'Isère, pour nous ramener ensuite, après le dur effort du Sappey, aux riants paysages du lac d'Annecy



L'arrivée des Touristes à Chambéry (1re journée).



Dans la forêt de Meyriat (2e journée).

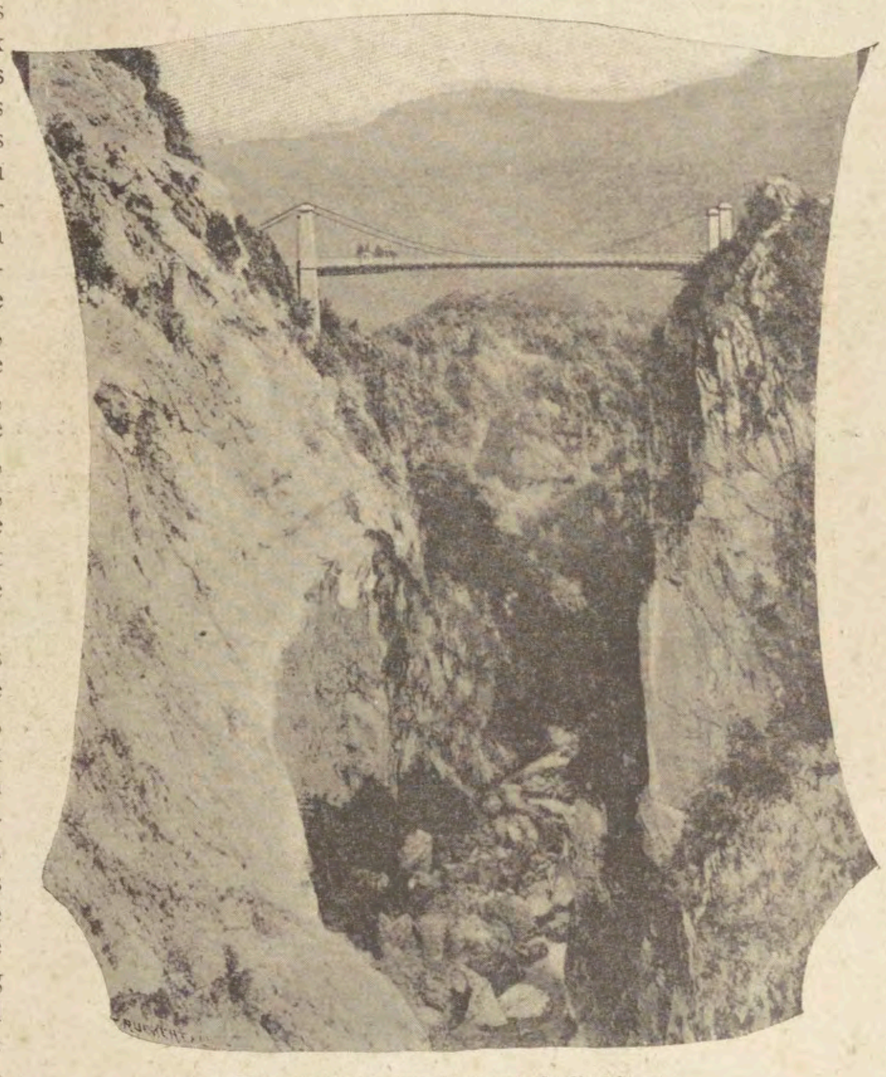


M. Meyan, qui se classe en tête de la 4e catégorie (voitures au-dessus de 10.000 fr.), avec le maximum (0 points.)

La voiture *Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*, avec laquelle M. Serpollet a admirablement conduit notre collaborateur sur les parcours du Concours.

dont les flots bleus que parcourent les cygnes reflètent les crêtes neigeuses des montagnes? Comment aurions-nous pu, par le col des Aravis, d'où l'on voit au loin émerger le Mont-Blanc, dressant au-dessus des collines vertes sa tête éternellement blanche, gagner les gorges du Fier où le torrent écumeux mugit au fond des gouffres sombres; nous élever à travers la forêt de Meyriat dont les noirs sapins nous donnèrent, des kilomètres durant, leur ombre fraîche, pour trouver au détour d'un chemin, insoupçonné et mystérieux, le lac noir au bord duquel Nantua s'étale, comme perdue en un cirque de montagnes inaccessibles? Et au retour, le paysage change, ce sont de longues routes, droites, ombragées et superbes, comme une Normandie à 800 mètres d'altitude avec, soudain, une déchirure brusque dans ce qu'on croyait la plaine, et le Rhône aperçu, 600 mètres plus bas, au fond de la vallée, tandis que vers le sud, à perte de vue, une série d'horizons superposés s'étalent qui vont jusqu'aux sommets lointains des Alpes de Grenoble.

Et puis, c'est la descente dans des lacets invraisemblables, que sous la main habile de Serpollet, la voiture frémissante épouse, sans hésitation et sans crainte; le vieux château juché sur la pointe d'un roc qu'on domine un instant et qui maintenant disparaît derrière nous, là-bas, tout en haut. Seyssel que la rivière divise en deux bourgs jumeaux, mettant l'un dans l'Ain et l'autre en Savoie; Culoz et son pont, et la route tortueuse qui, le soir, nous ramène le long du lac, dans la poussière dorée du soleil couchant, tandis que sur l'autre rive, déjà dans l'ombre, l'abbaye de Haute-Combe s'endort et que la Dent du Chat profile sur le ciel son étrange et obsédante découpure. Malheureusement, tous les touristes n'eurent pas le temps d'admirer ces merveilleux spectacles. En tout chauffeur un sportsman sommeille et l'ambition d'arriver le premier les taquina tous. C'est un écueil difficile à éviter.



Une voiture sur le pont de l'Abime.
Un faux coup de volant serait dangereux.

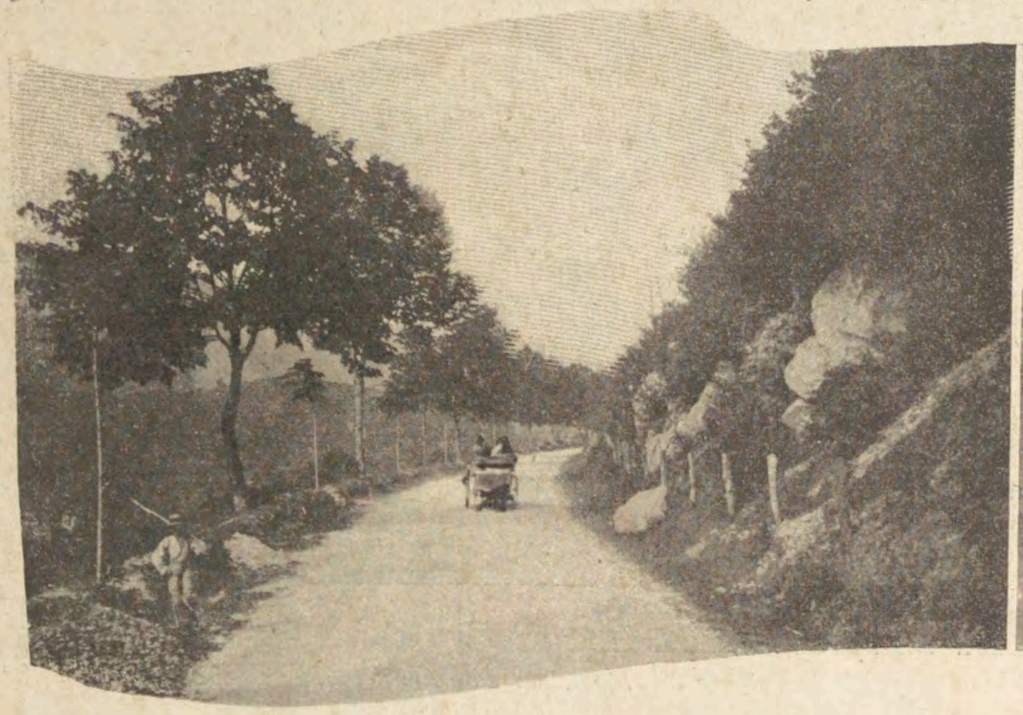
On ne peut exiger des concurrents qu'ils rapportent une description de la route qu'ils ont parcourue; peut-être, une autre fois, pourrait-on joindre au concours une épreuve de photographies qui contraindrait les concurrents à descendre de leur voiture et à s'en aller à pied dans quelque sentier proche, dans quelque gorge curieuse.

Mais, qu'est-ce que cela prouverait pour la qualité de la voiture? Laissons donc les choses en état, et demandons seulement au Comité de l'Automobile-Club du Rhône, dont tous les membres furent merveilleux de dévouement, de se sacrifier une fois de plus l'année prochaine en organisant à nouveau cette semaine désormais classique... mais de la rapprocher un peu moins du Circuit des Ardennes. Il y a trop loin de Bastogne à Aix.

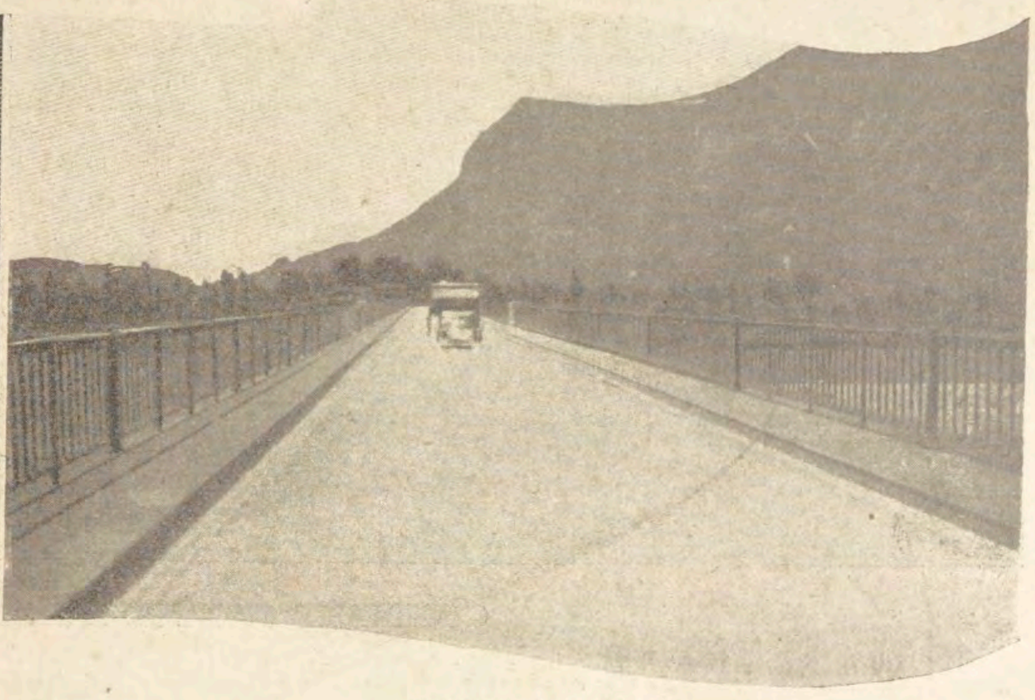
Il est regrettable que la commission extraparlementaire n'ait pas pu déléguer au Concours quelques-uns de ses membres autophobes. Ils auraient eu pas mal à apprendre.

Ils auraient compris combien était illusoire toute tentative pour restreindre, par des artifices mécaniques la vitesse des voitures, car ils se seraient aperçus que, pour monter au Sappey les 1.500 kilos d'une voiture de touriste, avec ses cinq voyageurs, il n'y avait pas de trop des 40 chevaux qui, en palier, avec une carrosserie de course, pourraient emmener à 80 à l'heure le conducteur et son mécanicien.

(Clichés M. V.) MARCEL VIOLLETTE.



A la sortie de Nantua un concurrent sur la route.



Sur le pont de Culoz.

LES

Régates de "l'Entente Cordiale"

A CALAIS

Il s'est fondé en Angleterre une association, "l'Entente Cordiale", qui, ainsi que son titre l'indique, a pour but de développer les bonnes relations entre Français et Anglais, et d'établir entre eux, en somme, une entente cordiale.

GRACE à "l'Entente Cordiale", la Chambre de Commerce de Calais et le "Royal Cinque Ports Yacht Club" ont organisé, les 17, 18 et 19 juin, 3 journées de régates à la voile, qui ont parfaitement réussi, tout au moins les deux premières journées, la tempête et la pluie étant venues contrarier la troisième.

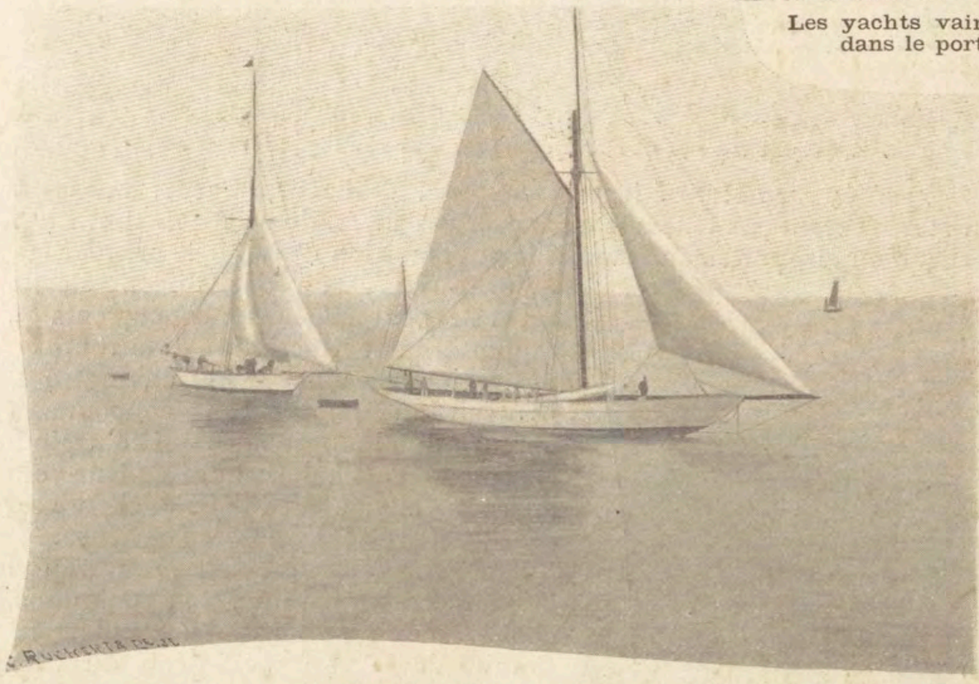
Les yachts vainqueurs entrant dans le port de Calais.

Le "Yacht Club de France" n'ayant pu patronner l'épreuve, les délais d'organisation ne le lui permettant pas, un seul yacht français a pris part aux courses, qui ont mis une vingtaine de yachts anglais en présence.

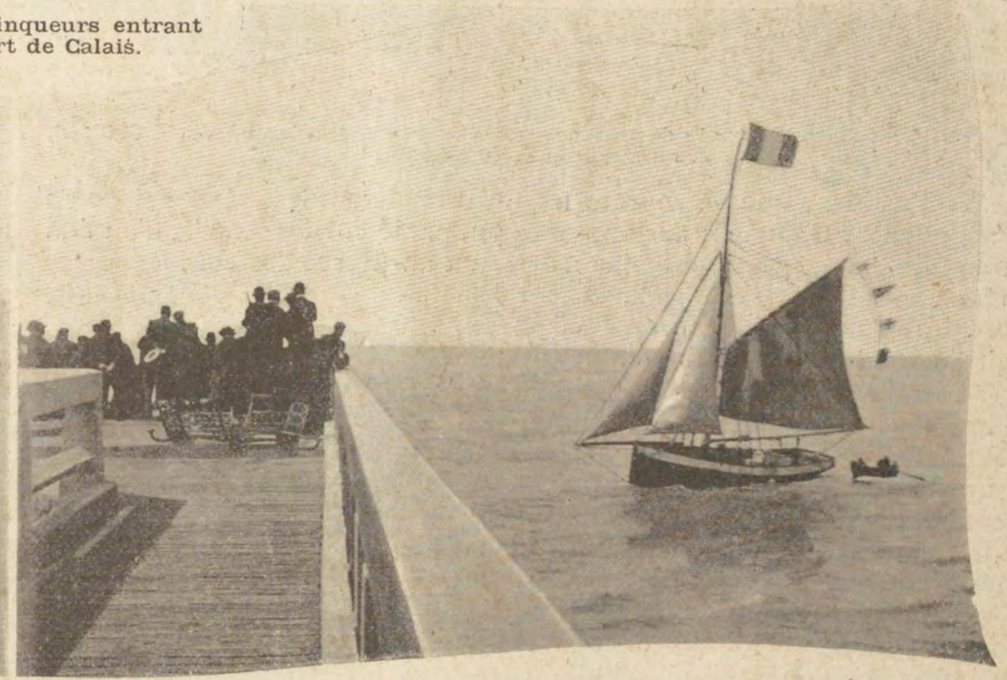
La première journée comportait 5 courses Handicap suivant le tonnage, sur le parcours Douvres-Calais. Le meilleur temps a été fait par "Senga", cutter de 35 tonneaux à M. Georges Terrel qui n'a mis que deux petites heures pour venir d'Angleterre en France.

La deuxième journée comprenait 5 courses Handicap, départ du Casino, virage au cap Blanc-Nez et retour au Casino, 16 milles environ. Le meilleur temps a été fait par le cutter "Créole" au colonel Villiers-Bagot, qui arbore les couleurs françaises et gagne le prix du Président de la République.

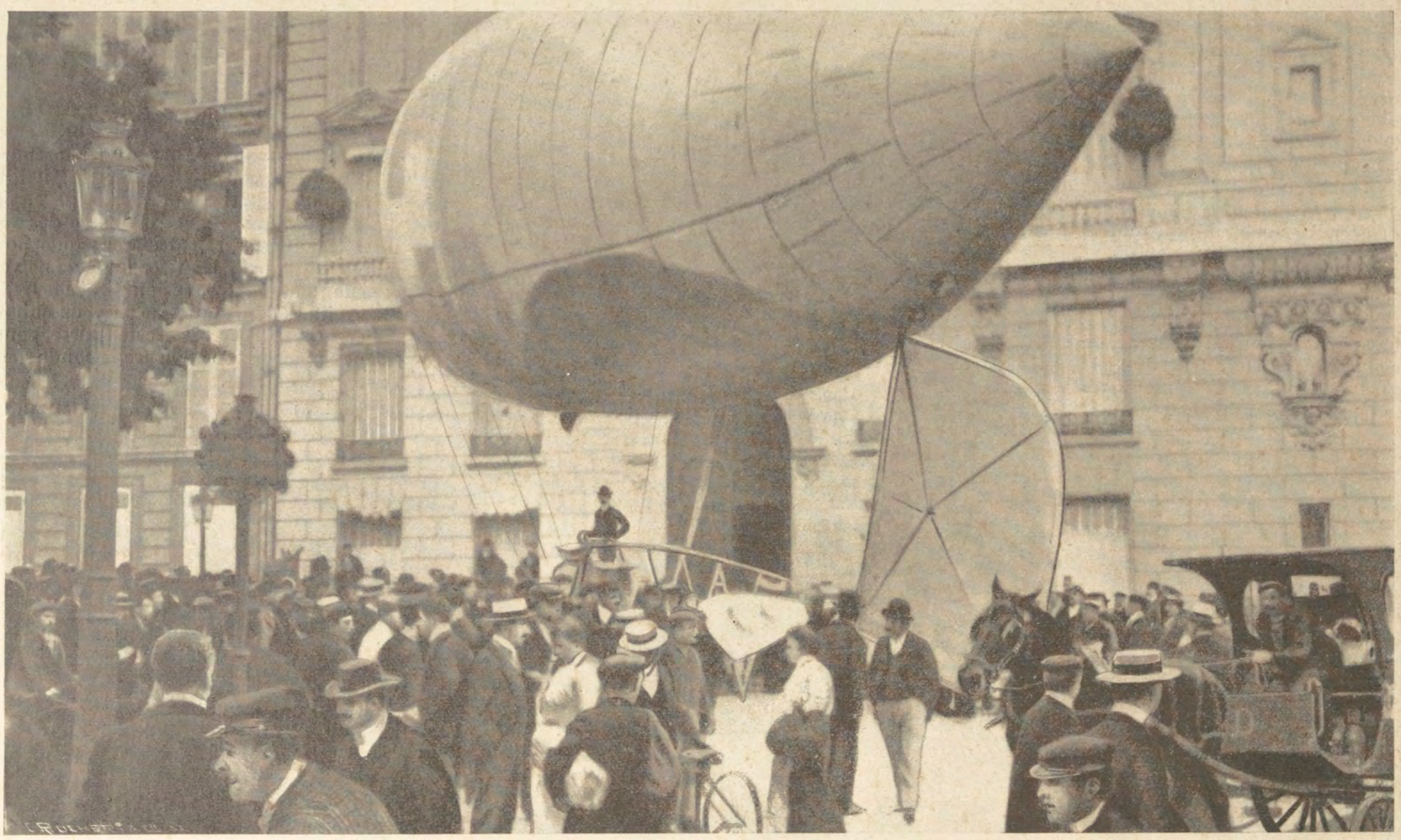
H. SOUTOUL.



Namara, yawl, 102 tx, à M. O. Eckford et *Irex*, cutter, 88 tx, à M. Marse.

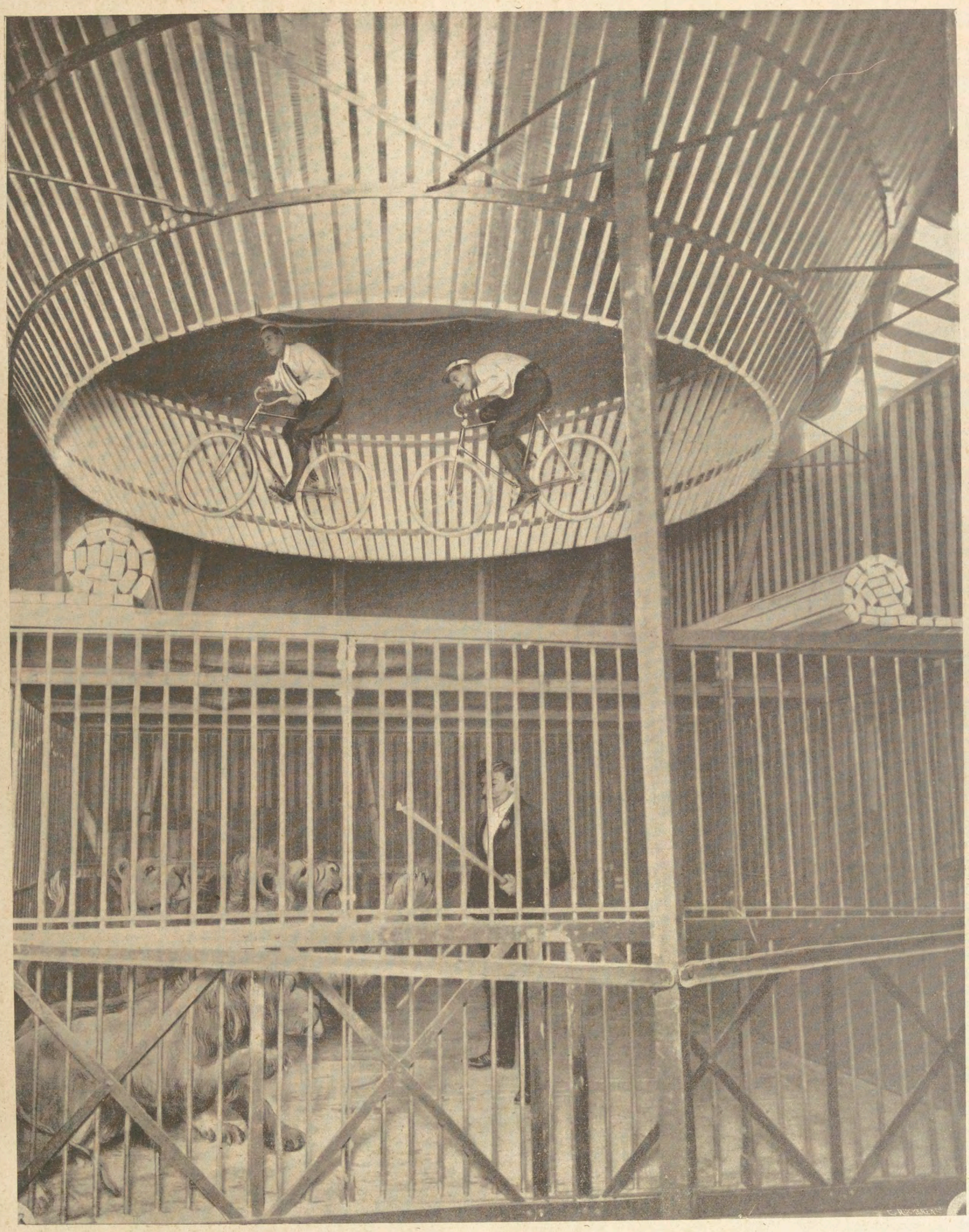


Le bateau-pilote, portant le juge à l'arrivée, rentrant à Calais.



COMMENT SANTOS-DUMONT RENTRE CHEZ LUI

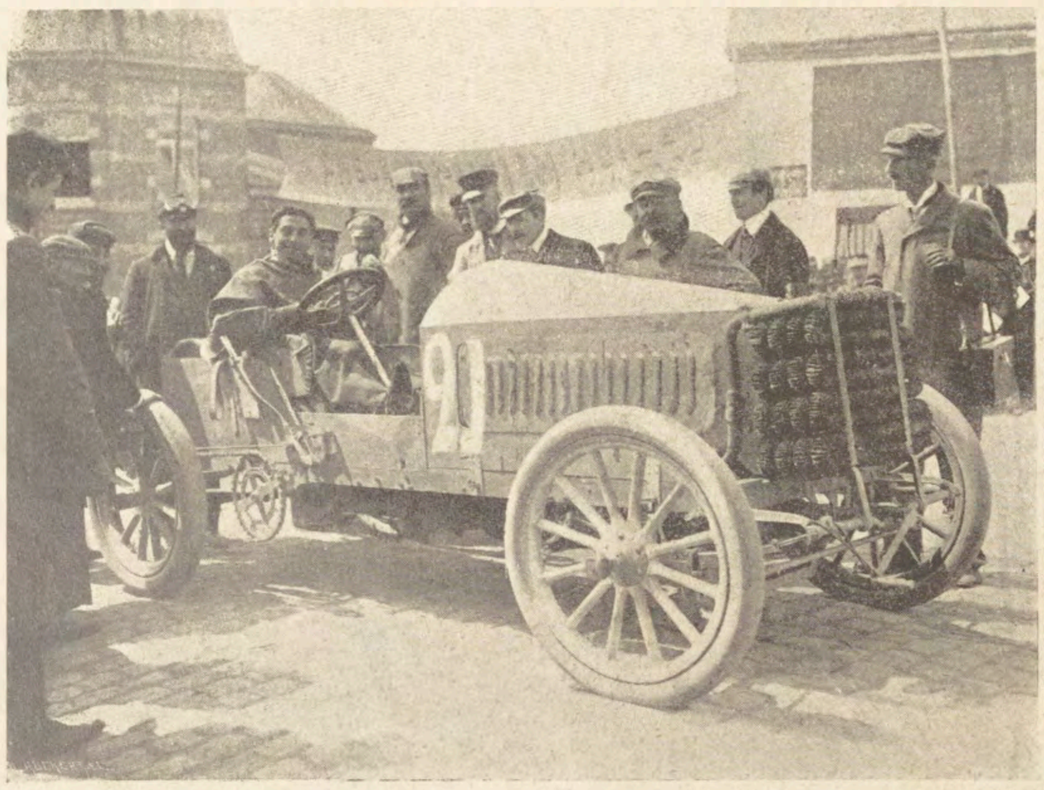
De plus en plus fort, telle semble être la devise de Santos-Dumont. Il atterrissait, l'autre jour, sur la pelouse de l'hippodrome de Longchamp ; voici qu'aujourd'hui il vient de faire mieux encore en se rendant à son domicile de l'avenue des Champs-Elysées, non pas comme vous et moi, dans une auto ou un sapin, mais à bord de son dirigeable N° 9. Il est, en effet, descendu devant sa porte même, au milieu des omnibus, des voitures et des passants quelque peu ébahis, et cela sans causer la moindre frayeur ni les moindres dégâts. Voilà qui n'est pas banal, avouez-le! (L'appartement de Santos-Dumont est celui du premier au-dessus de l'entresol.)



LE CERCLE DE LA MORT CHEZ JULIANO

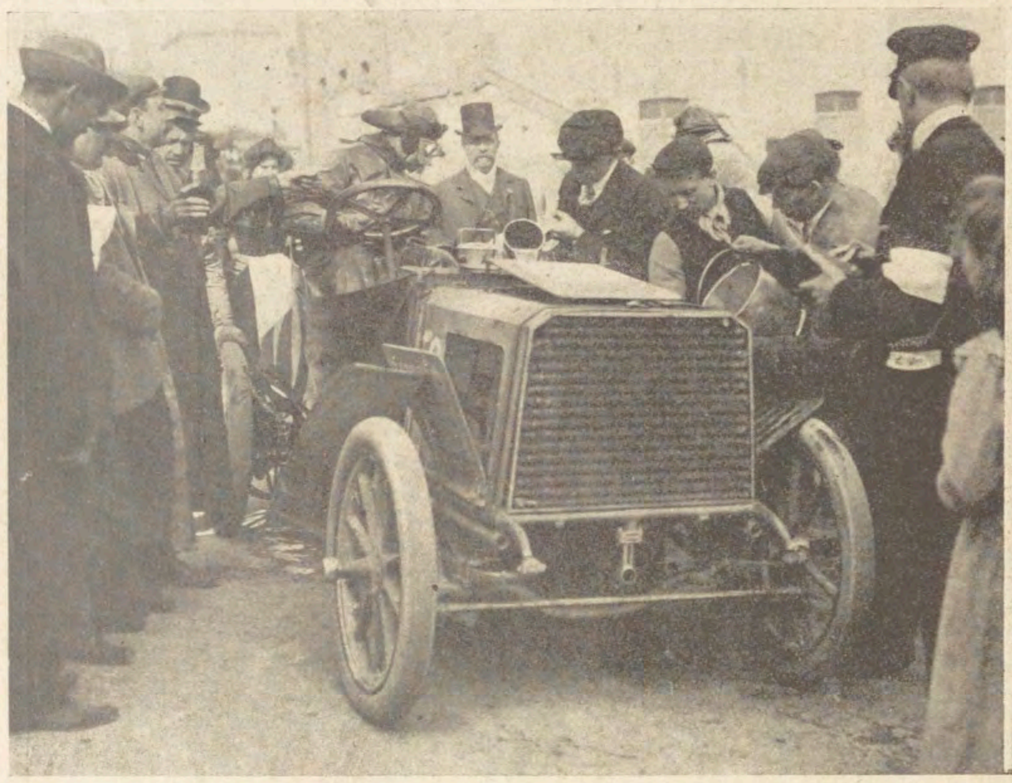
Tel est le spectacle que nous offrait, ces jours derniers, le dompteur Juliano à la fête de Neuilly. Après la boucle simple, nous avons eu la boucle double. Après le vulgaire cercle de la mort, voici le cercle de la double mort, puisque au-dessous de la terrible piste, des lions sont là pour rendre irrémédiablement mortelle la terrible chute de l'acrobate, si, par malheur, elle venait à se produire.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



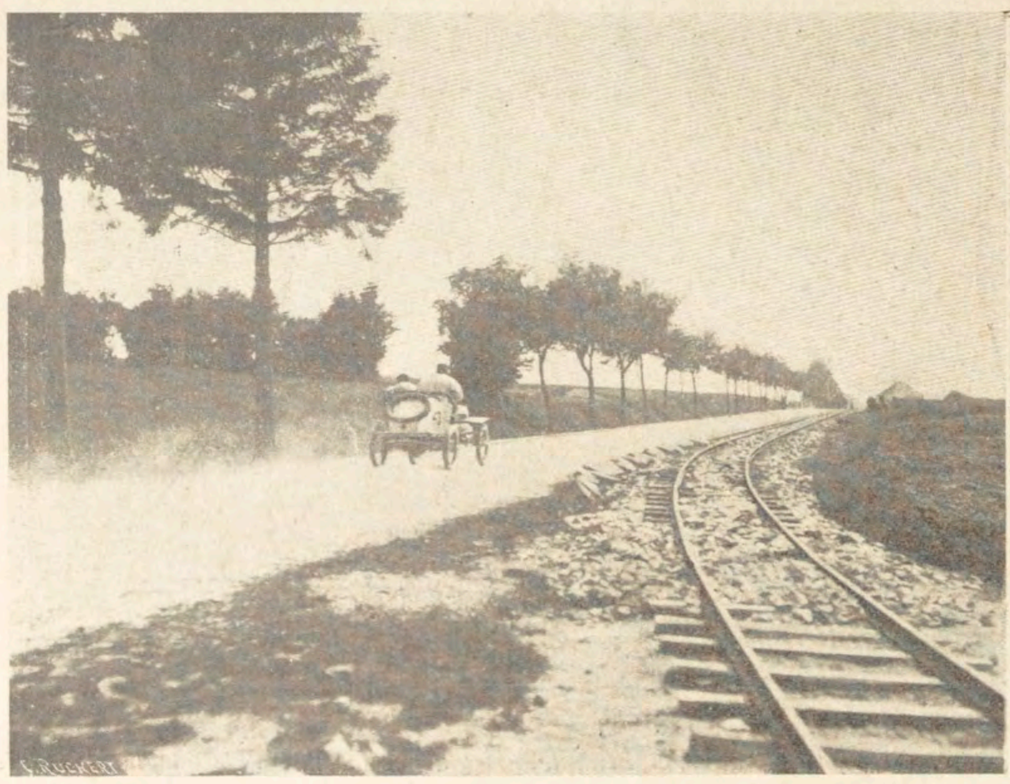
Voiture *de Diétrich*, de M. de Brou, munie de pneumatiques *Michelin*, qui a couvert les 512 kilomètres du Circuit des Ardennes en 6 h. 24 m. 39 s. 1/5.

Voiture a vapeur *Gardner-Serpollet* de M. le Blon, munie de pneumatiques *Michelin*, qui a couvert les 512 kilomètres du Circuit des Ardennes en 6 h. 31 m. 3 s. Refroidisseur *Loyal*.

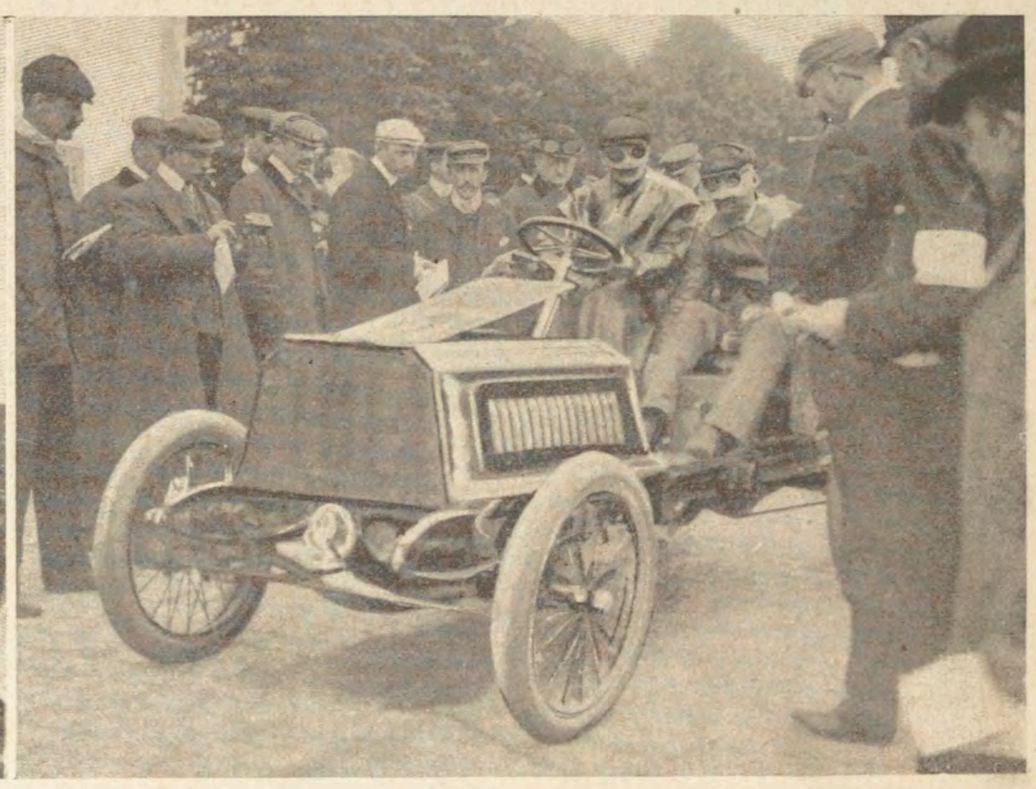


Voiture légère *Gobron-Brillié* de M. Tavenaux, munie de pneumatiques *Michelin*, qui a couvert les 512 kilom. du Circuit des Ardennes en 6 h. 56 m. 1 s. 1/5.

Voiture légère *de Dion-Bouton*, de M. Journu, munie de pneumatiques *Michelin*, qui a couvert les 512 kilomètres du Circuit des Ardennes en 8 h. 2 m. 10 s.

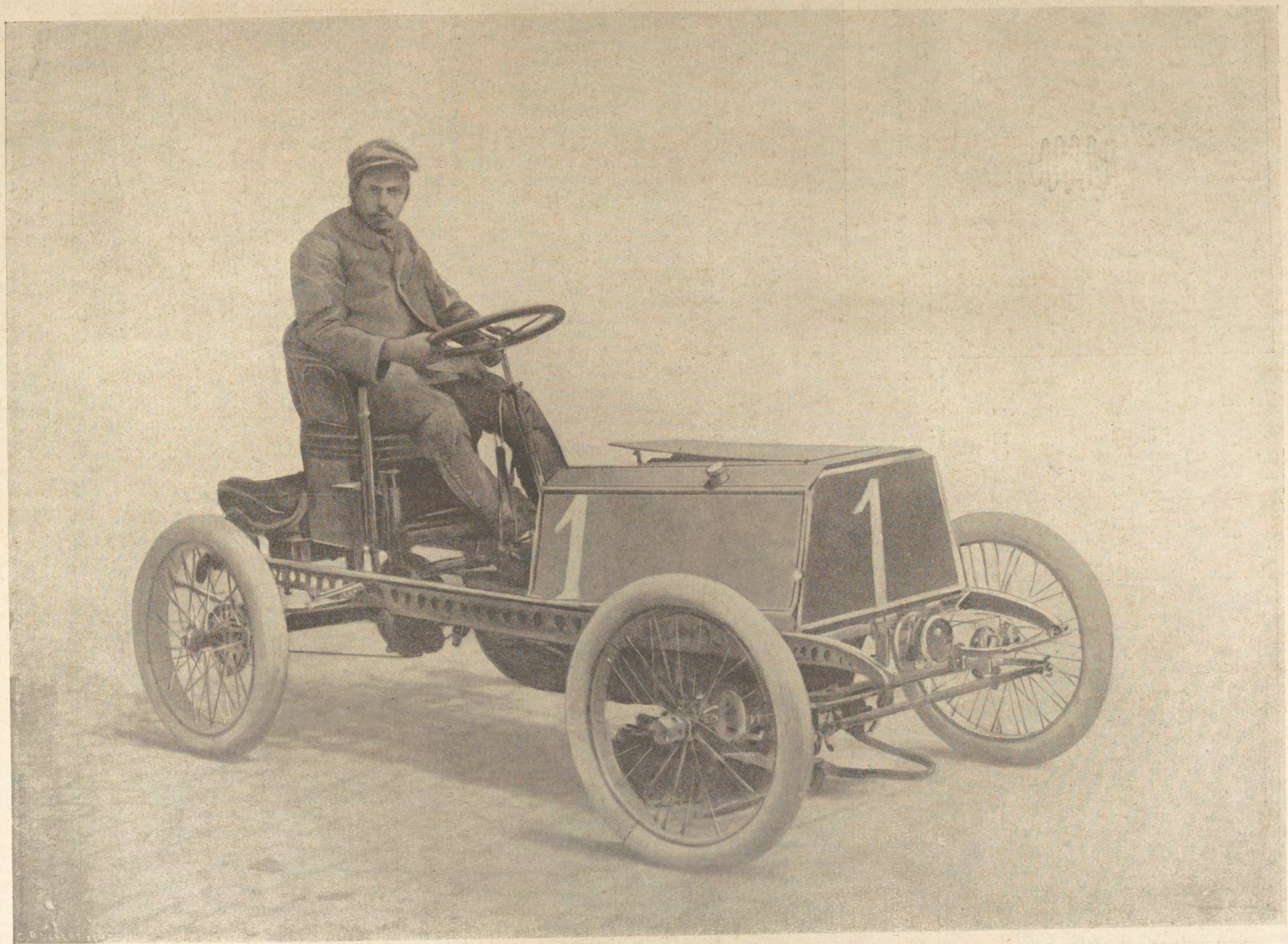


Voiture légère *de Dion-Bouton*, conduite par Bardin, munie de pneumatiques *Michelin*, qui a couvert les 512 kilomètres du Circuit des Ardennes en 8 h. 16 m. 48 s.



Voiture légère *Darracq*, d'Osmont, munie de pneumatiques *Michelin* et de *Piles Hydra*, qui a couvert les 512 kilomètres en 7 h. 16 m. 30 s. 2/5.

Le Circuit des Ardennes



(Cliché J. Beau.)

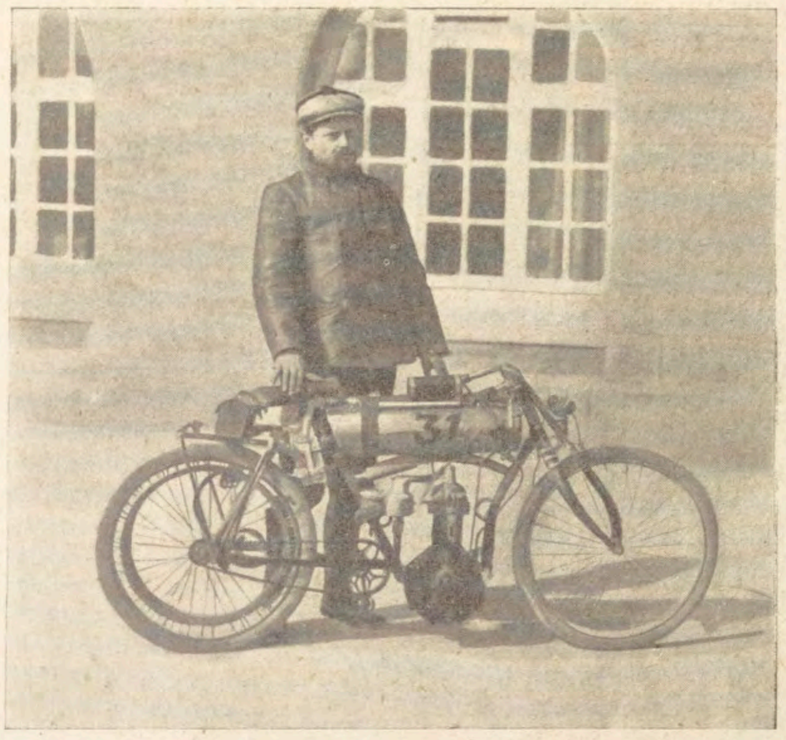
VOITURETTE *DARRACQ*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *MICHELIN* ET DE PILES *HYDRA*

SUR LAQUELLE WAGNER A GAGNÉ LA CATÉGORIE VOITURETTES DANS LE CIRCUIT DES ARDENNES.

Le Circuit des Ardennes

LE LIVRE D'OR DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

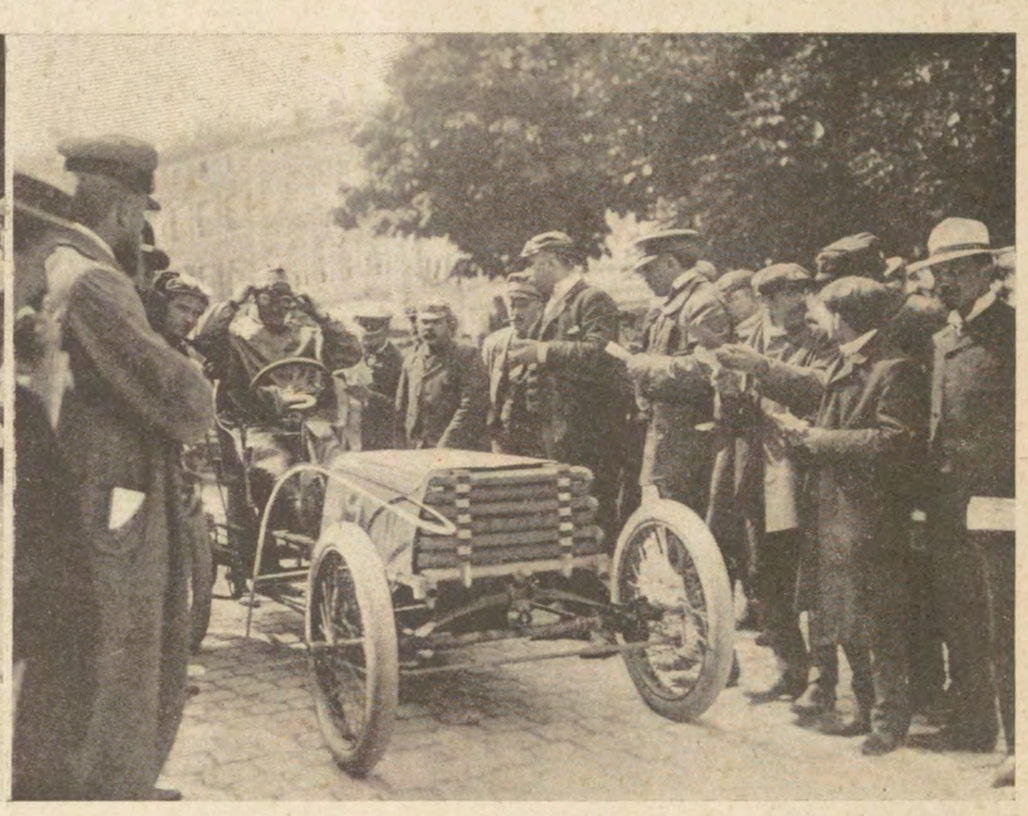
Le Circuit des Ardennes



DEMESTER, SUR SA MOTOCYCLETTE *Griffon*, PNEUS *Dunlop*, VAINQUEUR DE LA CATÉGORIE MOTOCYCLETTES DANS LE CIRCUIT DES ARDENNES.

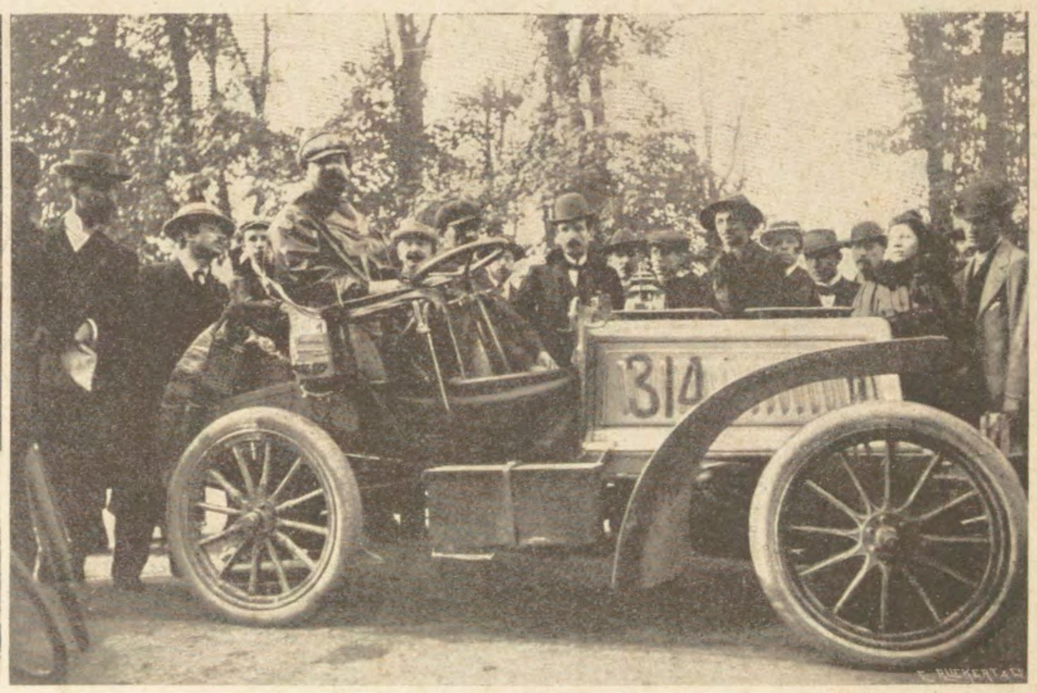
MOMO, SUR SA MOTOCYCLETTE *Peugeot*, QUI A COUVERT LES 298 KILOMÈTRES DU CIRCUIT DES ARDENNES EN 5 H. 29 M. 39 S.

VOITURETTE *Ader* DE M. D'AUBIGNOSC, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Continental* ET DE *Piles Hydra*, QUI A COUVERT LES 298 KILOMÈTRES DU CIRCUIT DES ARDENNES EN 5 H. 31 M. 48 S. 3/5.



VOITURETTE *Ader* DE M. GAUTIER, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Continental* ET DE *Piles Hydra*, QUI A COUVERT LES 298 KILOMÈTRES DU CIRCUIT DES ARDENNES EN 5 H. 51 M. 1 S. 1/5.

VOITURE *Henriod* DE M. PIERRE LETELLIER, DU *Journal*, DE 60 CHEVAUX, TYPE PARIS-MADRID, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*, FAISANT 140 KILOMÈTRES A L'HEURE, GRACE A L'ESSIEU TRANSFORMATEUR DE VITESSE, SYSTÈME *Henriod*.



VOITURE *Henriod*, TYPE PARIS-MADRID, DE 40 CHEVAUX, DE M. DARZENS, RÉDACTEUR AU *Journal*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*, AYANT FAIT OFFICIELLEMENT 120 KILOMÈTRES A L'HEURE, GRACE AU MOTEUR *Henriod*.

(Cliché J. Beau.)

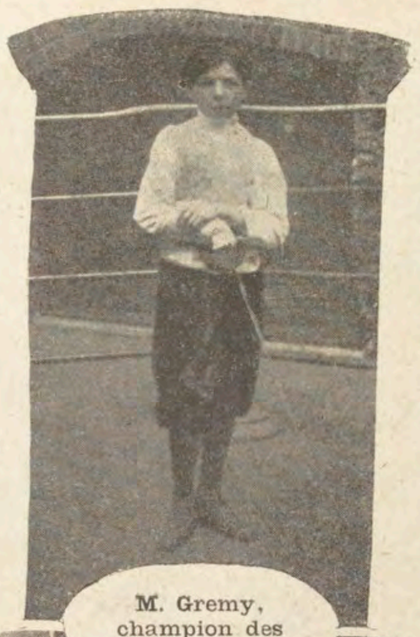
VOITURE LÉGÈRE *DARRACQ*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *MICHELIN*, ET DE PILES *HYDRA*

SUR LAQUELLE BARAS A GAGNÉ LA CATÉGORIE VOITURES LÉGÈRES DANS LE CIRCUIT DES ARDENNES.

Les Concours Interscolaires

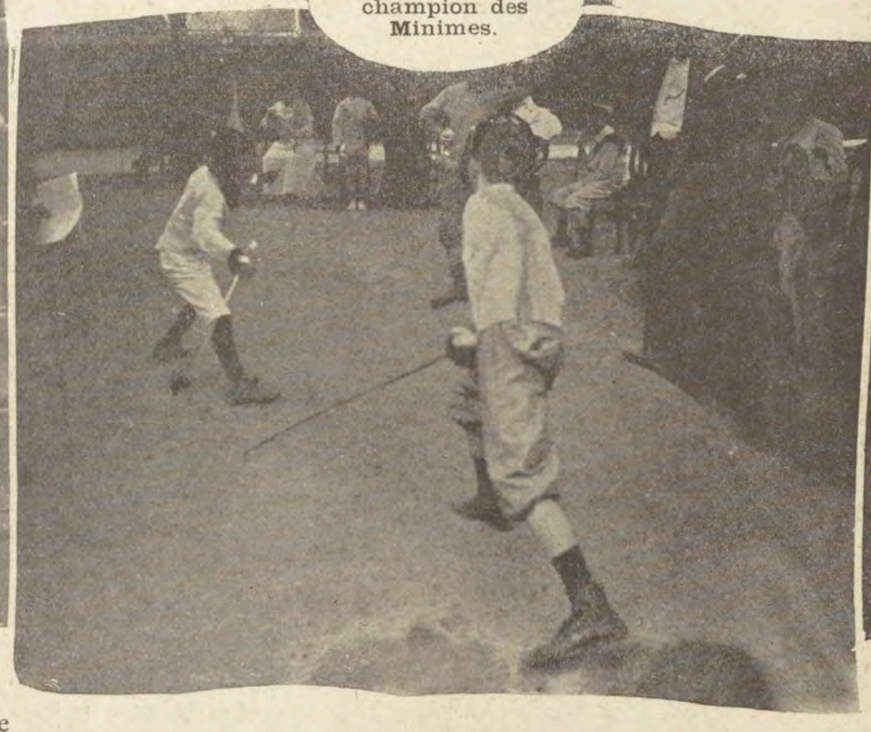
DE FLEURET ET D'ÉPÉE

Autrefois le Concours Interscolaire d'Escrime se composait d'une seule épreuve, consacrée au fleuret et qui faisait partie de ce que l'on appelait alors le Lendit. Les choses sont changées, le concours d'escrime au fleuret n'est plus organisé par la Ligue de l'Éducation physique, mais par la Société d'Encouragement et l'Association syndicale des maîtres titulaires de l'Université. Cinquante-quatre jeunes escrimeurs appartenant aux lycées, collèges et grandes écoles furent mis en présence, en 9 poules de 6. Les vainqueurs constituèrent 2 poules de 8. Finalement le premier prix d'honneur fut décerné à M. Gaudin, du lycée Carnot, élève actuel de Carrichon, gaucher de beaucoup de qualité. Le second prix d'honneur revint à M. Merlou, du lycée Carnot également. M. Merlou avait, l'an passé, alors qu'il était élève de Ruzé à Condorcet, obtenu le même classement. Cette épreuve s'est disputée au Grand Hôtel.



M. Gremy, champion des Minimes.

M. Labouchère, champion des Seniors.



Un assaut entre Minimes.

M. Terrisse, champion des Juniors

Celle d'épée eut pour théâtre les cours du lycée Carnot. C'est la troisième année qu'un championnat interscolaire d'épée est disputé, et par les soins de la Société d'Escrime à l'Epée de Paris.

Il y avait 3 catégories, qui, après éliminatoires, ont donné les résultats suivants :

Seniors. 1. Ed. Labouchère (Condorcet), élève de Ruzé; 2. Bar (Saint-Louis), 3. Brisson (Chaptal).

Juniors. 1. Terrisse (Condorcet), 2. de Lormais (Condorcet), 3. Rousselot (Rollin).

Minimes. Cette catégorie comprenait de véritables bambins, élèves de Gabriel à Rollin, et très amusants à voir s'escrimer de bon cœur : 1. G. Gremy, 2. Ch. Jacque, 3. P. Gabriel, 4. G. Bloch, 5. Guichard.

Si l'on compte les points par établissement dans cette épreuve d'épée, on trouve que Condorcet arrive en tête avec 39 points, suivi par Rollin avec 12 points et Saint-Louis avec 9 points; c'est dire combien l'épée est en faveur à Condorcet, qui toujours sous la direction de Ruzé, fut une pépinière d'escrimeurs de première force.

Louis Perrée.

BLOC-NOTES

HIPPISME

L'Alexandra Plate d'Ascot

UNE VICTOIRE FRANÇAISE. — Notre élevage français, qui venait de triompher avec Maximum à M. J. de Brémond dans la Coupe d'Or d'Ascot, a remporté un nouveau et très brillant succès dans l'Alexandra Plate gagnée par Arizona, à M. de Saint-Alary.

Arizona
4 ans, par Omnium II et Attractive. Propriétaire et éleveur, M. de Saint-Alary; entraîneur, G. Milton; jockey, W. Pratt, gagnant de l'Alexandra Plate à Ascot

La victoire du fils d'Omnium II a été facile, — il est vrai que Maximum dans cette même épreuve a été victime d'un accident — malgré qu'il fût surchargé de cinq livres par suite de sa victoire l'an dernier dans un prix de 50.000 f.

L'Alexandra Plate, une des épreuves classiques d'Ascot, est réservée aux chevaux de 4 ans et au-dessus, la valeur du prix est de 37.500 fr., joints à une poule de 625 francs; chaque 375 francs forfait.

FINANCE

Notre Rente

C'est du 3 % dont il est question, de notre rente française, qui n'est guère brillante, qui s'effondre alors que montent tous les autres fonds d'Etat.

Pourquoi? — Parce que... Mais ici, malgré tout mon désir, force m'est de parler politique. Parce que le ministère Combes, que le monde financier ne prise guère, n'est point tombé (comme on escomptait) et n'a point cédé la place à un ministère Rouvier (comme on espérait); parce que se perpétue et s'augmente l'excédent des retraites sur les dépôts dans les caisses d'Epargne: parce que l'élévation de l'intérêt des bons du Trésor dénote une fâcheuse situation; parce que le projet d'impôt sur le revenu suscite des inquiétudes.

D'où, des réalisations de Rente française que l'on remplace dans les portefeuilles par des rentes étrangères.

C'est fâcheux, très fâcheux: mais qu'y faire?

Pendant ce temps, le marché, d'autre part, manifeste ses bonnes dispositions, puisque la plupart des valeurs — les mines d'or y comprises — sont en hausse. C'est égal : ceci ne compense point cela!

C. Levrat.

Billard,
gagnant de la Course du Crédit Foncier.

Le Championnat de France Amateurs

L'Union Vélocipédique de France faisait disputer, dimanche dernier, au Vélodrome du Parc à Dijon, le Championnat de France Amateurs (vitesse). La victoire est revenue à Decaup qui n'a battu que de très peu Dauvergne, second. Parmi les autres épreuves qui figuraient encore au programme de la réunion, citons une course de tandems dans laquelle l'équipe Lion-Decaup se classa première dans un fort beau style, et un handicap que gagna l'amateur Lion.

CYCLISME

La Course du Crédit Foncier

Le Groupe Cycliste du Crédit Foncier de France a fait courir, le dimanche 28 juin 1903, autour du lac du Vésinet, à l'ancien champ de course du Pecq, sa 10me course annuelle sur un parcours de 40 kilomètres, en forme de handicap.

A signaler les temps de M. Lochon, scratch en 1 h. 12 m. et la forme d'un vieux routier, M. Billard, limitman, qui a pu mettre en échec le favori en accomplissant le parcours en 1 h. 18 m. 10 s.

Citons les personnes présentes : M. Chauvin, chef de division à la comptabilité générale, représentant le secrétaire général du Crédit Foncier, et M. Denaud, président du Groupe Cycliste, chef de bureau au contentieux.

Decaup, champion de France Amateurs. Lion, gagnant du handicap.
Vainqueurs de la Course de tandems.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Vérifiez vos Jantes

Il arrive souvent que par suite d'un choc, ou qu'après avoir roulé dégonflé, les jantes subissent une certaine déformation qui rend leur arête coupante et fait qu'elle détériore rapidement les talons de l'enveloppe.

Il en est de même de l'encrassement que peuvent produire sur la jante le sable ou le gravier.

Il est donc indispensable, avant de monter un pneu, de vérifier l'état de la jante. Pour cela, on fait tourner la roue en suivant avec la main le rebord de la jante, l'extrémité des doigts introduite à la place destinée à recevoir le bourrelet. De la sorte le moindre aplatissement ou la moindre bavure pouvant porter préjudice au bandage sont infailliblement découverts.

Après avoir découvert le mal, il faut y porter remède.

S'il s'agit d'un aplatissement, il est assez difficile à un chauffeur de réparer convenablement lui-même, mais en général le premier serrurier ou forgeron venu peut, à défaut d'un mécanicien, redresser très bien à l'aide de pinces l'accrochage de la jante détériorée. Le chauffeur a, d'ailleurs, toujours assez d'expérience pratique de ces sortes de choses pour diriger l'opération au mieux de ses intérêts.

S'il s'agit au contraire de simples bavures, un chauffeur peut très bien opérer lui-même. Suivant l'importance du mal on aura recours soit à une lime fine ou à une simple feuille de papier émeri.

Il ne faut pas perdre de vue que ces petites opérations ont pour conséquence de faire disparaître le vernis sur le point réparé : il sera donc indispensable de repasser ensuite une et même plusieurs couches de vernis, car il ne faut pas oublier qu'une jante non vernie ou mal vernie ne tarde pas à se rouiller, et qu'une jante rouillée perdra autant de bandages qu'on pourra en monter dessus.

En résumé, l'examen fréquent de l'état de l'accrochage des jantes est une nécessité absolue et il faut que les chauffeurs sachent bien que mieux ils entretiendront leurs jantes et plus leurs bandages leur dureront.

Michelin et Cie

BILLARD

Un défi sensationnel.

Enfin nous avons un pain à mettre sur la planche pour l'hiver prochain. Je craignais que l'année 1904 ne fût terne au point de vue billard et je suis bien heureux d'avoir à enregistrer un défi qui, s'il est accepté, mettra en présence deux hommes très remarquables : Fournil et Schaefer.

C'est Fournil qui porte le défi et il l'énonce avec les conditions les plus précises:

« Enjeu : 5.000 francs, qui ont été déposés entre les mains du directeur de la Compagnie Brunswick à Paris; match en 3.000 points divisé en six soirées consécutives; cadre à deux coups;

« Date de la partie: janvier ou février; instrument: billard de match Brunswick; dimension des billes : 51 millimètres fort;

« Le défi devra être accepté dans les 60 jours de la date de son envoi et la somme de 5.000 francs couverte par Schaefer et un de ses tenants;

« En cas de forfait de l'un des joueurs, les 10.000 francs déposés reviendront à son adversaire. »

Espérons que ce défi sera relevé et que nous verrons enfin Schaefer, que l'on déplore de voir se tenir systématiquement depuis deux ans à l'écart des tournois et matches publics, se mesurer avec un de nos champions les plus autorisés. Espérons aussi que l'exemple donné par Fournil sera suivi par ceux qui peuvent prétendre à la première place et que l'on ne laissera pas Vignaux, le champion du cadre à deux coups en 1903, se gâter la main en pratiquant le cadre à un coup.

Count Reddeer

COMMENT DEVENIR FORT

par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot.
1 volume..... **3.50**

En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).